



32

automundo

\$ 40.-

Uruguay \$ 12.50

GRAN PREMIO INTERNACIONAL
DE TURISMO 1965

LLEGADA

GRAN TRIUNFO
NACIONAL

NÚMERO EXTRAORDINARIO

automundo

USTED NO ES UN HOMBRE DE CIENCIA

...pero quiere
conocer
el mundo
que habita



NATURALIA®

ENCICLOPEDIA ECOLOGICA DE LAS CIENCIAS NATURALES

¡responde a esa necesidad!

Le da un enfoque totalmente nuevo de las Ciencias Naturales. Los seres vivos creciendo y generándose bajo la influencia del suelo, del clima y del paisaje. . . a través del tiempo. Hechos insólitos y casos extraños en una apasionante serie de curiosidades sobre las costumbres de los animales. ¡Una publicación con ritmo periodístico! ¡Con titulares ágiles que invitan a leer! ¡Impecablemente ilustrada con fotos y dibujos de sorprendente colorido y asombrosa realidad! ¡Intenso material de interés permanente! ¡Ideal para coleccionar!



Aparece los lunes en todos los quioscos del país. \$ 65 ¡Otro éxito de Editorial Codex S. A.!

automundo



Nº **32** 3 de noviembre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

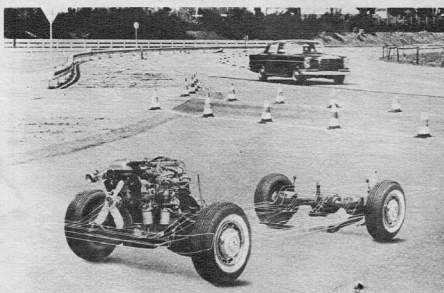
- 3 Correo del lector
- 4 Ecos del Viejo Continente
- 6 Credenciales intrínsecas
- 8 AUTOMUNDO en París: el 52º Salón del Automóvil
- 14 Fuimos a la escuela
- 16 TC en San Antonio de Areco
- 18 Ecos de la 3ª etapa del GP de TM
- 20 Cuarta etapa del Gran Premio de TM
- 22 Resultados de la 4ª etapa del GP de TM
- 23 Protagonistas y entretelones del GP de TM
- 24 Quinta etapa del GP de TM
- 26 Así llegaron
- 34 Sexta etapa del GP de TM
- 38 Resultados de la 5ª y 6ª etapa del GP de TM
- 40 Récord en TC... 286 km/h!!! en Córdoba y en escala
- 42 En el circuito de Hockenheim
- 45 Aspectos técnicos de la seguridad del auto: el tablero tapizado
- 46 AUTOMUNDO en la industria
- 48 Un rally de largo aliento
- 49 Rincón de tuercas
- 49 Captura recomendada para el equipo Lotus
- 50 Entretenimientos tuercas
- 50 Examen para obtener la licencia de conductor

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCCIO BERNABO, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMSELL, Inglaterra; GIOVANNI CANESTRINI, Italia; WILLIAM CARROL, Estados Unidos; LUCIANO CONSIGLI, Italia; ETIENNE CORNIL, Italia; GIORGIO M. COSTA, Bélgica; SERGIO FAVIA DEL CORE, Italia; ALDO FARINELLI, Italia; PAUL FRERE, Bélgica; MICHAEL FROSTICK, Inglaterra; JAN GAWRONSKI, Polonia; DENIS JENKINSON, Inglaterra; GIOVANNI LURANI, Italia; GIANNI MARIN, Italia; M. TANGRE, Francia; J. TAUVEL, Suecia; KURT WOERNER, Alemania; PASCAL ICKX, Bélgica; F. VARISCO, Italia.

Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: AUTORAMA, TORINO MOTORI, MOTOR y MOTOR ITALIA.

MERCEDES EN TC



... quisiera hacerles una pregunta, que hasta el presente no me la han aclarado, quienes he consultado, como son mis deseos; motivo por el cual recurro a ustedes a quienes considero muy entendidos en esta materia: si un Mercedes Benz 220 ó 300, como el que intervino en el último Gran Premio Internacional de Turismo y con igual preparación que un TC de acuerdo con el reglamento que rige esta categoría en la actualidad, podría superar en carrera, por ejemplo, al Chevrolet o algún buen F100.

Roberto D. Cattáneo
Avda. Santa Fe 456
Rafaela (Sta. Fe)

El 220 S que Ewy Rosqvist llevó a la victoria en el Gran Premio Internacional es una máquina que dentro de un proceso lógico no puede ambicionar fundadas presunciones de triunfo frente a un TC, como podría ser el de Jorge Cupeiro en el que estimamos 260 caballos de fuerza. Esa Mercedes, de 2.195 cc tiene, por catálogo, 134 HP a 5.000 revoluciones, que le habilitan una velocidad de 165 km/h, que, por supuesto, es bastante menor que la que tuvo la corredora sueca cuando nos deslumbró con su triunfo.

Caso distinto es el del 300 SE que con 2.996 cc produce 165 HP a 5.200 vueltas, que de acuerdo con la fábrica, son capaces de impulsarlo a 175 km/h. Este motor admite un aumento de potencia a 240 HP a 6.100 vueltas, manteniendo inalterable su cilindrada original (modelo 300 SL roadster). La incógnita está en lo que pueda rendir una preparación ajustada a las tolerancias reglamentadas para la categoría TC pero de cualquier forma, a poco que se logre se llegaría, tan sólo por aumento de diámetro a una potencia respetable como para poner, al menos, en duda, cuál sería el ganador en ese teórico encuentro.

FOTOGRAFIA DEPORTIVA

Queremos saber, por intermedio de AUTOMUNDO, el modo de poder conseguir un permiso para tener acceso al parque cerrado, en el que se realizan las largadas y llegadas de las carreras de turismo de carretera, puesto que formamos un grupo de cuatro personas aficionadas a la fotografía

deportiva y esa información nos sería sumamente útil.

Jorge Iglesias
San Martín 1034
Ciudadela (Bs. As.)

La autorización para tener acceso al parque cerrado deben solicitarla a las autoridades de la entidad que organiza la carrera.

CAJA DE 5 CAMBIOS



... desearía saber por qué se permitió que corriese un Fiat 1.500 con caja de cinco marchas en la competencia Triángulo del Oeste, ya que el reglamento de TC permite solamente hasta 4 marchas.

Daniel J. Ruiz
Burela 2239 (Bs. As.)

Con toda seguridad que usted se refiere a Fernando Arana quien fue el único concurrente a esa carrera con un Fiat 1.500. Ese coche abandonó en la primera vuelta, por lo que no ingresó al parque de verificación donde la comisión técnica revisa las máquinas para acreditar, recién entonces, siempre que se ajusten a lo reglamentado en TC, el premio, puntaje y clasificación que pudiera corresponderle.

En este tipo de carreras no se establece que los automóviles "deben necesariamente ser revisados antes de intervenir", aun cuando el comisario general puede hacerlo si así lo estimase necesario.

En cuanto a que Fernando Arana haya actuado con una caja de cinco marchas hacia adelante es una información que aparenta no tener asidero.

TORNADO JET

- 1) El motor Tornado Jet, ¿fue ideado en el país o es de inspiración estadounidense?
- 2) Entiendo que ahora puede usarse

Ecos del Viejo Continente



Barón Huschke von Hanstein

El Barón Huschke von Hanstein, que dirige las actividades deportivas de la casa Porsche, acaba de batir dos récords mundiales y tres récords internacionales de la Clase E, al volante de un prototipo Porsche. Los dos primeros fueron sobre un cuarto de milla y sobre 500 metros con partida detenida; ambas distancias fueron cubiertas en 11,892 segundos (promedio: 121,97 km/h) y en 13,557 segundos (promedio: 132,772 km/h), respectivamente. Las dos marcas son también válidas como récords internacionales de la Clase E, y a ellos se suma el récord internacional del kilómetro con partida detenida que fue cubierto por von Hanstein en 22,212 segundos (promedio: 162,074 km/h). A título informativo, señalemos que el récord mundial del kilómetro con partida detenida está en manos de Bernd Rosemeyer que, con un Auto Union de 6 litros de cilindrada y 600 HP, lo recorrió en 19,08 segundos. Todas las marcas de von Hanstein fueron logradas en el circuito de Hockenheim.

RADIO ARGENTINA

EXPRESIONES AUTÉNTICAS DE NUESTRO FOLKLORE

MENSAJE AL CAMPO ARGENTINO

Lunes a Viernes: 7 horas
Animación: Carlos Nilson

UN ALTO EN LA HUELTA

Domingos: 22 horas
Animación: Miguel Franco

FIESTA LITORALEÑA

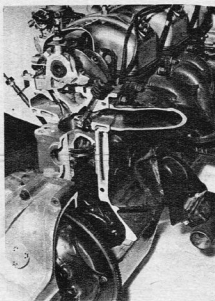
Sábados: 18 horas
Animación: Luis Angel Armesto

MIENTRAS PITAMOS UN CHALA

Lunes a Viernes: 21 horas
Animación: Ernesto Sánchez Uriarte

Programas en la avanzada de la
Radiofonia Argentina

CORREO



en TC el motor de la pick-up F100 que antes no se podía usar por ser un V8 de válvulas a la cabeza. Pero la cilindrada máxima permitida es de 4 litros. ¿Cómo puede usarse el F100 si tiene casi cinco litros?

3) El Morris Cooper 1.100 S ¿es producido directamente por la B.M.C. o pasa a manos de un preparador?

4) ¿Es más eficaz el cinturón de seguridad tipo cintura o de pecho?

D. Beidan (Corrientes)

- 1) Aún no se han realizado en el país automóviles de diseño original argentino. Toda nuestra producción está, por consecuencia, basada en patentes extranjeras.
- 2) El reglamento de TC no obliga a que los cuatro litros de cilindrada sean "de origen". Se puede llegar a ellos alterando el diámetro de los cilindros; en el caso del F100, reduciéndolo de 95,25 mm a 87,12 mm. Así es cómo se llega a los 4.000 cc admitidos como máximo por el reglamento.
- 3) El Morris Cooper 1.100 S es producido directamente por fábrica sin intervención de preparador particular que incremente su potencia.
- 4) Buscando mayor eficacia se pueden usar los dos a la vez, el que toma, entonces, el nombre de "combinado".

RIENZI



... ¿por qué en las audiciones radiales lo citan como Angel Teodoro Rienzi y en las revistas con el nombre de Angel Tomás Rienzi?

Alejandro A. Dombald
Colón y Stegman
Cnel. Pringles (Bs. As.)

Tenga por seguro que Angel Tomás Rienzi es lo correcto.

PRODUCCIÓN

los problemas que han creado nuestra discusión son saber qué unidades se han vendido más en el país entre el Peugeot 403 y 404 y los Ford Falcon y Futura desde el año 1961 hasta nuestros días.

Luis M. Lafforgue
San Gerónimo (Sta. Fe)

Mario Quadri
Avda. Belgrano 847
Cárcarañá (Sta. Fe)

Contestamos basados en la producción de cada uno de los modelos entendiendo que en esta época de gran demanda debe entenderse como una misma cosa venta y producción. Para facilitar la explicación preferimos poner en planilla los datos aclarando que los de este año 1965 corresponden al primer semestre.

	Falcon	Futura	403	404
1961			5.000	
1962	5.099	6.634	2.078	
1963	4.364	5.702	2.704	
1964	13.247	1.972	721	
1965	7.126	1.703	798	1.230
	29.836	1.703	20.106	6.733

GRAN PREMIO 1939

Quisiera saber, por intermedio de ustedes, el resultado del Gran Premio Internacional del Sur, disputado en el año 1939, del primero al último competidor en llegar al final de esa gran competencia.

Roberto Etchepare
Mitre s/n.
Capilla del Señor (Bs. As.)

1° Angel La Valve	Ford	89h1'36"
2° Julio Pérez	Chevrolet	89h24'41"
3° Pedro Yaza	Chevrolet	90h05'28"
4° Tadeo Tadda	Chevrolet	91h39'25"
5° Antonio Gauthier	Chevrolet	92h54'07"
6° Daniel Musso	Ford	93h42'44"
7° Osvaldo Parnigiani	Ford	94h39'31"
8° G. López Páez	Plymouth	95h16'50"
9° Manuel Arrouge	Chevrolet	95h37'31"
10° Cástulo Hortal	Plymouth	95h52'20"
11° Arturo Krause	Plymouth	96h11'40"
12° Augusto Mc Carthy	Chevrolet	96h29'02"
13° Domingo Marín	Ford	98h14'49"
14° Ernesto Blanco	Ford	98h45'05"
15° Antonio Pereyra	Ford	99h35'41"
16° Eduardo Pedrazzini	Ford	99h55'12"
17° Mario P. Chiozza	Ford	102h03'54"
18° José Pisan	Plymouth	102h53'28"
19° Carlos Lagorio	Ford	110h37'40"
20° Leonario Pintola	Ford	110h47'44"

Promedio general: 80,856 km/h.

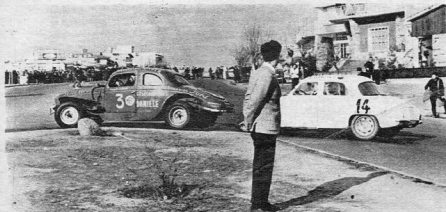
CARBURADORES

¿Qué velocidad máxima real desarrolla un Siam di Telia 1.500 cc de fábrica? ¿Y aplicando dos carburadores? ¿Esto último puede ser perjudicial?

José M. Santos
Guatimozín (Cba.)

La velocidad indicada por catálogo es de 125 km/h. La aplicación de dos carburadores puede significarle un aumento de reacción y de velocidad que no podemos estimar ya que todo depende de las necesidades paralelas que surjan de su aplicación. Lo cierto es que dos carburadores bien colocados hacen a un mejor rendimiento y no significan ningún perjuicio para el motor.

TRACCION DELANTERA



Me dirijo a ustedes con el fin de aclarar varias cuestiones de automovilismo.

1) En AUTOMUNDO N° 21, pág. 4 (Correo del lector), he leído la respuesta que dan a un lector en la que dicen que el reglamento de TC prohíbe el uso del motor en la parte posterior del auto. Si esto es así, ¿por qué a Gastón Perkins le computan puntos para el campeonato de dicha categoría si corrió con un Renault?

2) ¿Por qué no es usada en los coches de TC la tracción delantera?

3) He leído en AUTOMUNDO el escalafón de partida. ¿Cómo se asignan esos puntos?

Omar R. Gallignana
H. Rigoyen 542
Las Flores (Bs. As.)

Trascibimos entonces, en ese N° 21, la parte reglamentaria que establece la tracción delantera. No es posible aplicarlo al Dodge, Chevrolet o Ford porque ninguna de esas marcas tienen modelos "nacidos" con esas características. En cambio se puede actuar con un DKW ya que tiene el grupo propulsor adelante como principio original.

En cuanto al escalafón de largada todo corredor inicia el año con el puntaje acumulado en la temporada anterior, que en el actual ejercicio se modificará con las conquistas que logre de acuerdo con la siguiente tabla de valores para competencias de una sola etapa:

	Puntos
Al 1°	13
Al 2°	8
Al 3°	5
Al 4°	3
Al 5°	2
Al 6°	1
Al 7°	0,80
Al 8°	0,60
Al 9°	0,40
Al 10°	0,20

Además, a todos los que terminen la carrera después del 10° y dentro del plazo reglamentario se les adjudicará 0,10 puntos.

A los clasificados en pruebas de etapas, cualquiera sea el resultado final y además de los puntos anteriores se les asignará 3, 2, 1, 0,50 y 0,30 puntos para cada uno de los cinco primeros puestos de cada etapa.

ABRIMOS LA POLEMICA

Comprenderá usted mi interés por la "futura" categoría MN Fórmula 2 si le aclaro que en este momento me aboco a la agradable tarea de diseñar y construir una máquina que encuadre dentro de los límites de dicha fórmula. Es precisamente debido a este mi interés personal y directo que deseo hacer, a través de sus columnas, un ligero llamado a la reflexión. Llamado que dirijo a las instituciones, autoridades, "etc.", que han determinado lo que "se puede" y lo que "no se puede" en MN Fórmula 2.

1) Limitaciones cilindrada/peso
El participante que opta por la máxima cilindrada permitida, 1.700 cc, se encuentra en la agradable posición de: a) tener la mejor relación peso/potencia de todas las combinaciones permitidas; b) tener la mejor relación peso/suspensión/peso no suspendido de todas las combinaciones permitidas;

Ecos del Viejo Continente



Cupé ASA "411"

La casa ASA acompaña ahora a su pequeño cupé 1.000 GT con una nueva versión denominada "411". cuya cilindrada fue aumentada de 1.032 a 1.092 cc. Gracias a un aumento del diámetro de cilindros de 2 mm, la potencia pasó, así, de 94 a 95 HP (CUNA). El nuevo modelo está especialmente destinado a la competición. Su carrocería es de aluminio, lo que permitió reducir el peso de 820 a 720 kg; el ancho de los neumáticos pasó de 4,5 a 5 pulgadas (a pedido se lo equipa con neumáticos Dunlop Racing); se le puede colocar una caja de cinco relaciones y los asientos originales fueron reemplazados por banquetas individuales.

¡SE AJUSTA A SU RUTA!...

NUEVO

AjustOmatic

FRIC ROT-Gabriel

3 AMORTIGUADORES EN 1



El poderoso AJUSTOMATIC otorga confort en cualquier camino gracias a sus tres posiciones regulables.

NORMAL: Para rutas y calles normales.

FIRME: En calles y caminos desparejos.

EXTRA FIRME: Para caminos malos; estabilidad y seguridad.

Elige el tipo de amortiguación que necesita y Ud. o su mecánico la regulará con un simple giro...

¡Siempre por el Buen Camino... Hasta en los peores! con AJUSTOMATIC 3 en 1, una avanzada en amortiguación.

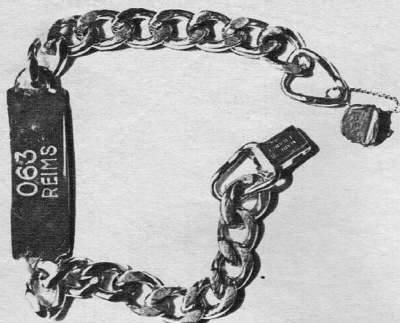
12 MESES REALES DE GARANTIA

RUATA Y CIA. S. A. I. C.
Primer Distribuidor Nacional

Pavón 2101, esq. Rincón - Tel. 23-3678/4152 - Bs. As.

En Córdoba: Boulevard Guzmán 1021 Tel. 98249

Credenciales "intransferibles"



LAS entidades organizadoras de las competencias automovilísticas, conceden a los cronistas y a los fotógrafos de los distintos diarios y revistas credenciales especiales que los autorizan a entrar en el parque cerrado y en la pista. Desgraciadamente, no todas van a parar a manos de los representantes de la prensa. Las consecuencias son bastante desagradables: en primer lugar, se observa gran número de personas que no tienen nada que hacer en dichos lugares y que estorban la labor de los mecánicos en los puestos de reabastecimiento y, por otra parte, este mismo hecho hace que las autoridades policiales no reconozcan la validez de las credenciales en ciertos casos. Una posible solución sería la utilizada en el último Gran Premio de Reims, en el que los fotógrafos podían ser reconocidos mediante una pulsera de identificación de acero inoxidable que se les colocaba en la muñeca derecha minutos antes de la competencia. Un sello de lacre estampado en el cierre por las autoridades deportivas, hacía imposible toda "transferencia" de la credencial.

RADIO ARGENTINA EN LA NOTICIA

EQUIPO INFORMATIVO

LR2



Manuel Franco
Enrique Arturo Dejean
José García Iñigo
Horacio Lombardi
Alberto Ferrari
Mario Basulto
Aldo Braga

HORARIOS:

DE LUNES A VIERNES:
7.55, 8.25, 8.55, 9.25, 9.55,
10.25, 10.55, 11.25, 11.55,
12.25, 12.55, 13.55, 14.25,
14.55, 16.25, 16.55, 17.25,
17.55, 18.25, 18.55, 19.25,
19.55, 20.25, 20.55, 21.25,
21.55, 22.55, 23.25, 23.55.

SABADOS: 7.55, 8.55, 9.55,
11.55, 12.55, 13.55, 14.55,
17.55, 18.55, 19.55, 20.55,
21.55.

DOMINGOS: 12.55, 13.55,
14.55, 17.55, 18.55, 21, 21.55.

CORREO

c) tener el inconveniente de una mayor transferencia de peso en viraje. Con los actuales conocimientos de la naturaleza de las barras estabilizadoras (Roll-bar) y centros de rolido, este inconveniente resulta prácticamente muy pequeño, sobre todo si se lo compara con las ventajas expuestas en a) y b);

d) la cuaderna maestra será también prácticamente la misma para todas las combinaciones permitidas por la fórmula. Hasta los 2.5 litros de cilindrada, para motores más o menos convencionales, lo que determina la cuaderna maestra de un monopla es el conductor, y no el motor. Se entiende que quiero decir 2.5 litros con cárter seco y en configuración motor-caja-puente traseros. Lo arriba expuesto toma en consideración:

e) relación HP/peso de carrera obtenibles, actualmente, y aquí en la Argentina, con los motores permitidos por la Fórmula. Considérese que aun cuando los HP/cc obtenibles de un 850 cc son superiores en casi un 15 % a los HP/cc obtenibles de un 1.700 cc, la actual relación peso/cc que impone la Fórmula sigue favoreciendo a los motores de máxima cilindrada. Y esto sin dejarse impresionar por las tentadoras 5 bancadas del 404. No olvidemos que un automóvil de carrera arrastra además del conductor unos 30 a 45 kg de peso muerto (agua, aceite, carburante, etc.);

f) con los aceros y aleaciones livianas que se obtienen en plaza, calculo que el peso de los componentes de suspensión y frenaje (si se usan frenos exteriores) varían muy poco de un chasis para 850 cc y de otro para 1.700 cc. He calculado empíricamente que esta diferencia está en el orden del 8 % al 10 %, del peso total de los elementos de suspensión y frenaje. Esta diferencia no influye mayormente en la performance del coche más pesado, en vista a b).

ii) Limitaciones tendientes a reducir los costos de construcción

Tratar de eliminar el factor \$\$\$, limitando la elección de carburadores, me parece una medida que, aunque bien intencionada, no tiene mayores repercusiones técnicas. Dudo de que se puedan lograr con motores derivados de serie, en la Argentina, cifras superiores a los 90 HP/l. Y aun en esta eventualidad es notorio que se utilizan internacionalmente en competencia otros carburadores que el consabido Weber. Sin ir más lejos, tanto los SU como los SOLEX, que se montan en línea en la Argentina, son utilizados. El Weber es, sin duda alguna, un extraordinario carburador, pero más

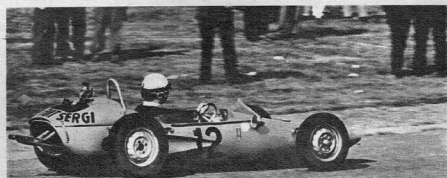
por su versatilidad y su facilidad de ajuste a situaciones variables, que por algún detalle de "magia" o de ingeniería.

Hay otros elementos importantísimos que influyen notoriamente la performance, y que sólo estarían al alcance de aquellos que disponen de más que sólidos medios.

a) Dice Michel Costin, Director de Desarrollo de Lotus Cars Ltd., en su libro *Racing and Sports car chassis design*: "El consenso de la opinión técnica es que, dados 5 segundos de mejora, en los tiempos de vuelta de un circuito determinado, en los últimos cuatro años, 2 o quizá 3 de estos segundos son atribuibles a las mejoras obtenidas en el campo de las llantas y cubiertas de competición. Efectivamente, lo rígido e increíblemente liviano de una llanta de aleación de magnesio es algo que debe ser visto y probado para poder darse cuenta cabal de lo que se pierde al usar llantas del tipo "estampado", por no hablar de esas aberraciones a rayos, con masas de goma que muchos consideran como el sùmmum. El costo de cuatro llantas de magnesio, si consiguiera uno pasarlas por nuestras aduanas, resultaría más de \$ 30.000.— cada una. En cuanto a las cubiertas, les puedo asegurar, por experiencia propia, que hay en Europa, en este momento, cubiertas de competición que por su adhesión, peso y resistencia hacen que las "X", Cinturato o Dunlop P10 parezcan casi cubiertas de camión. Costo en Buenos Aires?, aproximadamente el mismo por unidad que el de las llantas de magnesio. Y lo peor es que las cubiertas se gastan y hay que reponerlas. Resumiendo: dos carburadores Weber DCOE de 40 mm cuestan unos \$ 100.000 mientras que por otra parte cinco llantas montadas con sus cubiertas del tipo que describo arriba cuestan unos pesos 300.000. Lo triste es que dada la opción, yo personalmente me quedo con las llantas y cubiertas.

Digo triste porque mis medios no me alcanzan ¡ni para lo uno ni para lo otro!

b) Accesorios: la actual Fórmula también permite que el actualizado conductor se provea de elementos similares a los que siguen: bombas de nafta Bendix de presión variable; idem de agua de volumen constante; amortiguadores regulables tipo KONI (no confundir con los excelentes Ajustatic de F. que, desgraciadamente, no son la misma cosa); radiadores blindados para aceite de tipo aviación, tanto para el motor como para la caja, y sus correspondientes bombas de desagote; válvulas de escape rellenas



Una actualizada expresión de nuestra MN.

de sodio; un árbol de levas tallado por Iskenderian, que luego se hace copiar aquí; retenes de dural; bielas de dural forjado; metales plomo-bronce-indium, y dejo de enumerar porque se me hace agua la boca.

Todo esto, y más aún, está permitido por la fórmula para aquellas personas que disponen de los medios. Pero el corredor "rico", por más que patalea, no podrá instalar en su motor sus adosados Weber, y, entonces, todos nos daremos por satisfechos porque corremos en igualdad económica de condiciones, ¿o no? ¿Por qué hacer todos estos comentarios? Bueno, como dije en un principio, estoy diseñando y construyendo un MN F 2. Dije, también, que no tengo fortuna personal, y es precisamente por eso que estoy asustado. ¿Se imaginan ustedes que yo empuje mi sueldo de los próximos cinco años para construir una máquina dentro de las especificaciones actuales, y que, llegado el momento de correr, se modifiquen dichas especificaciones? Entonces, señores creadores del reglamento MN F 2, quienes quiera que seáis, tened a bien de oír este mi modesto llamado a reflexión: si la fórmula ha de ser como la habéis hecho público hasta ahora, bien; si pensáis aún cambiar algo, mejor. Y, cuando por fin os decidáis, publicado a los cuatro vientos, y establecido la fórmula por un periodo de por lo menos dos años, durante los cuales no podrá introducirse modificación alguna. Permite creer que tendréis entonces el placer de sentirlos creadores de una fórmula que puede llegar a ser de una inusitada popularidad.

Ricardo G. Carlstein
Melian 1877,
Buenos Aires

BRASIL EN EL GRAN PREMIO



Ferrari 5 litros, el motor más "potente" que haya pisado el AM.

Agradeceré dispiesen mis dudas sobre los siguientes temas:

- 1) ¿Qué son las carreras sport fuera de libre?
- 2) ¿Cuál es la dirección de la A.A.S.?

Carlos A. Sanjuanbenito
S. M. del Carril 3482
Buenos Aires

- 1) Su nombre bien lo indica. Son aquellas donde no se establece límite de cilindrada a las máquinas actuales. Durante cierto lapso fue una categoría impuesta por particulares condiciones en nuestro país.

- 2) La Asociación Argentina de Automóviles Sport tiene su sede en la calle El Salvador 5208.

PISTONES PRISMATICOS

Me gustaría saber si puede funcionar un motor que, en vez de tener cavidades cilíndricas, tuviese cavidades prismáticas y sus pistones fuesen pris-

máticos con "aros" cuadrangulares. ¿Nunca se construyó un motor así?

Aldo Néstor Casadidio
L. Lugones 363
Mendoza

No hay ningún otro problema que el que resulte de la experiencia (¡qué tall!) para que un motor de esas inusitadas características tenga regular funcionamiento. Aun cuando no alcancemos a advertir cuáles serían sus conveniencias sobre el convencional. Presumimos en cambio serias dificultades en su realización y maquinado como así la posibilidad de fuga de gases por los tres vértices de cada una de sus troneras, que los "aros", al no ser expansivos, no alcanzarían a frenar. Por otra parte la ubicación del perno del pistón con forma de prisma crearía también un lindo problema a resolver. Por todo lo anterior es que, contestando la parte final de su pregunta decimos a usted que no tenemos conocimiento de que con principios serios se haya construido un motor con ese tipo de cavidades.

CUESTIONARIO

¿El Chevrolet 400 de Cupeiro tiene carrocería argentina? Yo he visto una fotografía en la que aparece dicha máquina con dos puertas estilo coupé. Es cierto que el coche sucro Saab es de dos tiempos? ¿Cuántos cilindros, cuántas bobinas y platinos tiene?

¿Podrían dedicarle, aunque más no sea una carilla, al Morris Cooper 1.300 cc, con sus detalles más importantes: motor, ubicación del árbol de levas, carburadores, transmisión (delantera o trasera), velocidad máxima, HP y rpm máxima?

Roberto Schulman
Mitre 1165

Fray Luis Beltrán (Sta. Fe)

A la primera: el Chevrolet que habitualmente conduce Jorge Cupeiro tiene carrocería importada. Corresponde al modelo Chevrolet II coupé.

A la segunda: sí señor, lo es. Tiene tres cilindros y de acuerdo con el sistema de encendido de motores de dos tiempos tiene tres bobinas y tres platinos.

A la tercera: algo más que eso. Al finalizar el Gran Premio Turismo Mejorado pretendemos obtener del señor Carlos Lostalé nos facilite su Morris Cooper 1.300 S a efectos de poder llevar a nuestros lectores impresiones directas de su manejo.

TACOMETROS

¿Qué es un diferencial autoblocante? ¿Dónde se conecta el cuenta-revoluciones?

Jorge Federico Kahl
Gobernador Ugarte 3720
Olivos (Bs. As.)

El diferencial autoblocante, conocido desde el año 1935, tiene la riqueza funcional de transmitir potencia a las dos ruedas motrices, aunque esté una de ellas en el aire o en una mancha de aceite que, aun cuando pueda parecer cosa distinta, para un diferencial es casi lo mismo.

El cuentavuelvas o tacómetro, cuando es mecánico se conecta habitualmente al árbol de levas o al distribuidor, mediante acople especial. Si es eléctrico, la conexión es aún más sencilla, realizándose con sólo dos cables.

FUORI SERIE

Por Comunicación Visual

T. E. 922-7869

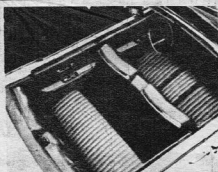
El "Bucket seat" que usted desea para dar el toque sport a su coche, TRIMSHOP S.R.L. lo ofrece en diseños especiales, confeccionados con telas vinílicas de diferentes colores, adaptables a cualquier marca de automóviles. Avda. Las Heras 2182 - T. E. 85-0036 - Bs. Aires.



DYNA ROTOR

Primera casa argentina para el automovilismo deportivo. - Rivadavia 12100 - T. E. 655-4695 - Ciudadela (4 cuadras Gral. Paz). Espejos coninos de competición. Cromados, corrugados en negro, o esmalizados en rojo. Cinturones seguridad. Volantes deportivos. Guantes. Cascos. Instrumental. Tableros especiales.

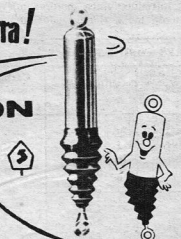
TAPICERIA RAMOS, especializada en la confección de tapizados en serie, bajo diseños y planos para la industria automotriz, ofrece también su experiencia y capacidad industrial para tapizados de ferrocarriles, aviones y embarcaciones marinas, en su local de la calle Belgrano 1735. T. E. 45-2917 - Bs. Aires.



Cómo se agarrá!

DECÁRBON

EL ÚNICO
AMORTIGUADOR
QUE SE
REGULA SOLO
DE ACUERDO
AL CAMINO!



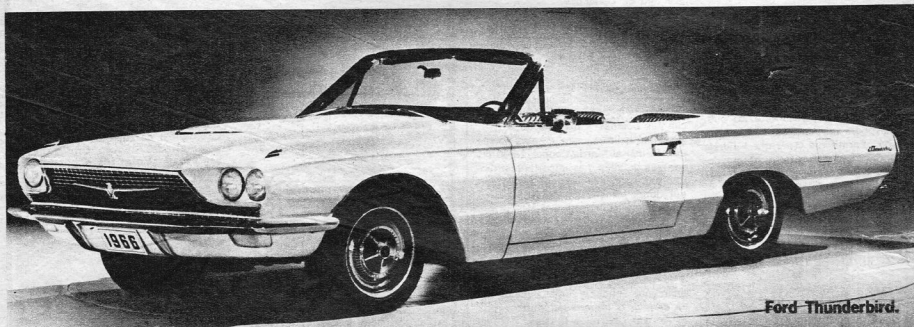
**AMORTIGUADORES
DECÁRBON
HIDRONEUMÁTICOS A GAS**

Por su fabuloso sistema de válvulas, sin tocarlo DECÁRBON se amolda a cada tipo de camino. Una verdadera técnica de la suspensión!

DECARBON ARGENTINA S.R.L. P.O. Box 161, LA PLATA 2886 BUENOS AIRES

automundo EL 52º SALÓN

EN UNA época en la que la información ha tomado por costumbre preceder a los acontecimientos, el Salón de París dejó de ser una caja de sorpresas como en otros tiempos. Aun en el caso de la Rolls Royce, su nuevo Silver Shadow se conoció antes de levantarse el telón de la Puerta de Versailles. Para aquellos que viajaron a París, la gran exposición francesa dejó, no obstante lo antedicho, la impresión de una industria en plena expansión. En efecto, no solamente los modelos franceses son en su casi totalidad de reciente construcción, sino que detrás del edificio principal de la muestra se encontraba otro, aún más imponente, que exhibía los nombres de: Le Havre-Sandouville, Rennes-La-Janaïs, Mulhouse y La Rochelle, que son las cuatro fábricas ultramodernas que los constructores franceses tienen en la última etapa de su instalación. En consideración de este impresionante esfuerzo, la industria automotriz francesa tiene motivos suficientes para enorgullecerse de los resultados obtenidos hasta el presente. Durante el primer semestre la producción de automóviles alcanzó a 702.277 unidades, lo que representa una disminución del 13,3 por ciento con respecto al año pasado, pero a partir de junio se notó una neta recuperación. Las exportaciones disminuyeron también en un 3 por ciento (311.247 vehículos exportados) pero, por su parte, el porcentaje de máquinas importadas descendió aún más (10 por ciento). Todo esto hace pensar que luego de un período de estabilización, Francia logrará en el futuro una expansión estable y duradera, lo que supone una serie muy variada de modelos.



Ford Thunderbird.

FORD ESTADOUNIDENSE: CADA UNO CON SU MOTOR DE 7 LITROS

Igual que los otros constructores estadounidenses, la Ford Motor Company ofrece para 1966 una gama de modelos aún más rica, y para la misma ocasión introduce cinco motores nuevos o modificados que, como lo indica la siguiente tabla, tienen todos una cilindrada de alrededor de 7 litros.

MOTORES FORD PARA 1966

TIPOS	Cilindrada cc	Carburadores, Nº de cuerpos	Compresión :1	Potencia HP SAE
6 cilindros				
170	2.781	1/1	9,1	106
200	3.273	1/1	9,2	122
240	3.529	1/1	9,2	157 (+5)
V 8				
289	4.728	1/2	9,3	203
289	4.728	1/4	10,0	228
289	4.728	1/4	10,5	275
352	5.768	1/4	9,3	253
390	6.390	1/2	9,5	269 (+16)
390	6.390	1/4	10,5	319 (+15)
410	6.718	1/4	10,5	335
427	6.997	1/4	11,1	416
427	6.997	2/4	11,1	431
428	7.013	1/4	10,5	349
462	7.570	1/4	10,2	345

Caracterizados en casi su totalidad por mayores relaciones de compresión y potencia más elevada, estos diferentes motores se encuentran repartidos entre las ocho marcas independientes que agrupa la Ford Motor Company. He aquí las características más sobresalientes:

Falcon: sobre un chasis de eje ligeramente más largo (281,8 cm en lugar de los 278 del año pasado), la gama se enriqueció con un nuevo cupé Futura Sport.

Fairlane: dos nuevos modelos GT y GTA aportan por primera vez un cabriolet en la línea Fairlane. Estos dos autos recibieron el motor de 6,4 litros y 320 HP. El GTA está equipado con la transmisión automática Cruise-O-Matic, que permite ahora una selección manual de las dos relaciones de la caja planetaria.

Ford: la gama fue completada por un Galaxie de 7 litros y 340 HP que recibió los frenos de disco delanteros Kelsey-Hayes del Thunderbird. Este motor de 7 litros puede ser colocado también en los demás modelos de la línea, al igual que las dos versiones "high performance" del 6,9 litros.

Mustang: a pedido con frenos de disco delantero.

Comet: un nuevo modelo Cyclone GT con motor de 6,4 litros y 319 HP fue presentado como una nueva versión "high performance". La versión de 289 HP del mismo motor equipa ahora a toda la línea, reemplazando al 4,7 litros de 228 HP.

Mercury: motor estándar de 6,4 litros y 289 HP. Su versión de 329 HP, que anteriormente formaba parte del equipo opcional, fue reemplazada por el 6,7 litros de 335 HP que propulsa a los Park Lane. Otro "opcional" es el motor "428" en sustitución del "427" de 431 HP.

Lincoln: es el único automóvil del grupo Ford equipado con el motor "462", cuya cilindrada pasó de 7.045 a 7.570 cc.

Thunderbird: su equipo estándar comprende el nuevo motor 6,4 litros de 319 HP, pero a pedido se lo puede obtener con el motor "428" de 349 HP.

EN PARÍS

DEL AUTOMÓVIL

DOS NUEVOS MOTORES DE 7 LITROS PARA LOS CHRYSLER

EL GRUPO Chrysler, que renovó por completo su gama, es el único constructor que logró dar un nuevo aspecto a sus modelos sin aumentar las dimensiones. En el caso del Plymouth, el largo total de los vehículos se redujo en 7 centímetros, pero dado que el entre-eje no sufrió modificaciones, la habitabilidad no se vio afectada.

Desde el punto de vista técnico, el programa Chrysler se caracteriza por la aparición de nuevos motores V8 de una cilindrada de 7 litros para arriba. El primero es el "Hemicharger" (cámaras de combustión hemisféricas) de una cilindrada de 6.980 cc, que ha sido adaptado a un uso rutero corriente: su potencia se eleva a 430 HP (SAE) y se lo encuentra como equipo especial en los Plymouth Fury y Belvedere, así como en el Chrysler 300, que reemplaza al modelo 300 L que se eliminó de la producción. El segundo motor de gran calibre del programa Chrysler tiene una cilindrada de 7.210 cc y se distingue del anterior por tener cámaras de combustión cónicas. Este motor forma parte del equipo de serie de los Chrysler New Yorker e Imperial, reemplazando al motor de 6,8 litros del año pasado. También se lo ofrece como equipo opcional en los Plymouth Fury. En el Chrysler Imperial la potencia alcanza a 349 HP y sube a 355 HP (SAE) en el New Yorker que posee escapes dobles y un filtro de aire "high performance". Todos los modelos Chrysler se ofrecen ahora con frenos delanteros de disco.

Chrysler Imperial Crown.



Chrysler 300.



Plymouth Sport Fury.



Volvo 1.800 S.

DESAPARECE EL VOLVO PV 544

Luego de una gloriosa carrera de más de 20 años, el Volvo PV 544 fue retirado de la producción por el gran constructor sueco. En compensación, los otros tres representantes de la marca, el 122 S, el 121 y el 1.800 S, fueron gratificados con algunos cambios suplementarios: los dos primeros por una nueva tapa de cilindros que lleva la relación de compresión de 8,5 a 8,7:1, y las potencias respectivas de 80 a 83 HP DIN y de 68 a 73 HP DIN. En lo que respecta al 1.800 S, éste recibió nuevos colectores de admisión y de escape que incrementaron su potencia de 108 a 115 HP SAE. Además de esto, todos los modelos Volvo vienen ahora provistos de un regulador de presión en los frenos traseros y de articulaciones lubricadas "para toda la vida". La caja automática Borg Warner se puede obtener ahora, en forma opcional, en todos los modelos de turismo de la casa sueca, lanzados al mercado.

NOVEDADES BRITÁNICAS



Hillman Super Imp.



Hillman Imp de Luxe.

Aunque la industria británica se encuentra en vísperas de su "motor car show", la actividad que desarrolló en ocasión del Salón de París afecta a una extensa serie de modelos, algunos nuevos y otros modificados. Además del extraordinario Rolls Royce Silver Shadow, del que no haremos mayor comentario en esta nota reservándolo para la del Salón de Londres, los constructores británicos parecen haber cifrado sus objetivos en la terminación de sus unidades, mientras que hace quince días, en Francfort, nos sorprendieron con los aumentos generales de cilindradas y potencias. Es así que la British Motor Corporation inició una nueva etapa en la política de racionalización y su modelo 1.100 con suspensión Hydrolastic se enriquece ahora con dos nuevos exponentes, el Riley Kestrel y el Wolsley 1.100, ambos equipados con el motor deportivo del MG 1.100, con dos carburadores y capaz de desarrollar 56 HP SAE. Su terminación interior se caracteriza por lo lujoso: los asientos están tapizados con cuero legítimo y las alfombras son de "moquette", los tableros de madera y, en el Riley Kestrel, el equipo está compuesto por grandes instrumentos de forma circular.

La línea Rover también buscó un mayor confort y la lujosa berlina de 3 litros se presenta ahora con un habitáculo completamente modificado que imita el del reciente 2 litros. El asiento trasero está dividido en dos butacas individuales y el baúl ganó 7 cm en profundidad. El automóvil dispone, además, de numerosos refinamientos, entre los cuales se encuentra un comando individual de la instalación de climatización para los

pasajeros de atrás, luces de lectura y apoyabrazos plegables en ambos asientos. Las mejoras en la terminación se vuelven a encontrar en el stand Rootes, en el que un modelo Super Imp acompaña al Hillman Imp. Ambos se diferencian por la adopción de baguetas cromadas en los flancos de la carrocería Super, y al mismo tiempo, su interior fue objeto de numerosas modificaciones que encontramos también en el Sunbeam Chamois. En el aspecto mecánico, el Super Imp tiene un carburador de mayor tamaño, con cebador de comando manual; nuevo distribuidor de encendido y acelerador de cable que reemplaza al antiguo dispositivo a depresión. La tapa de cilindros fue modificada (se aumentó el diámetro de válvulas), pero la potencia no sufrió ninguna variación. En el Sunbeam Chamois, llantas de mayor diámetro llevan ahora neumáticos de carcasa radial Dunlop SP41. También en los Vauxhall encontramos una mejor terminación, y el Viva se ha desdoblado en una versión denominada SL, de aspecto más elegante. El programa Vauxhall se enriqueció con una transmisión Powerglide, que reemplaza la caja Hydramatic que equipaba desde 1960 a los 6 cilindros, con una servodirección reservada a los modelos de 6 cilindros y con un regulador de frenaje incorporado al diferencial en los modelos Victor y VX 4/90.

Dentro del campo de los automóviles deportivos, la Lotus Cars retocó su Elan S2 con un elegante "hartop". El auto está equipado con un puente de relación más larga (3,55:1 en vez de 3,9:1), y en combinación con una caja cuyas dos primeras relaciones son más cortas. Esta modificación redundó en mayor confort, ya que con una relación final, prácticamente igual en las dos primeras marchas, se obtiene mayor silenciosidad a alta velocidad. Finalmente, en el stand Aston Martin, un nuevo DB6 viene a secundar al famoso DB5 con una versión a la vez más espaciosa y cómoda: su distancia entre ejes se alargó de 249 a 258,5 cm y su compartimento trasero, que en el DB5 era del tipo "2 + 2", fue redimensionado de acuerdo con las exigencias de una persona adulta. En efecto, el espacio para las piernas aumentó 7,5 cm, y la distancia al techo en 5 cm, gracias, entre otras razones, a un nuevo diseño de la cola. El automóvil también ha sido realizado en versión cabriolet (denominada "Volante"), y está propulsado, a elección, por un motor DB5 de 236 HP DIN, o por su versión Vantage de 330 HP. Siempre en el stand Aston Martin, encontramos una rural que, después de haber sido realizada en un único ejemplar para un cliente francés, viene ahora a sumarse al programa de la marca. Este nacimiento no resulta fácil de explicar, especialmente si se tiene en cuenta que el modelo no es de aspecto agradable.



Sunbeam Chamois.



Lotus Elan.



Interior del Lotus Elan.

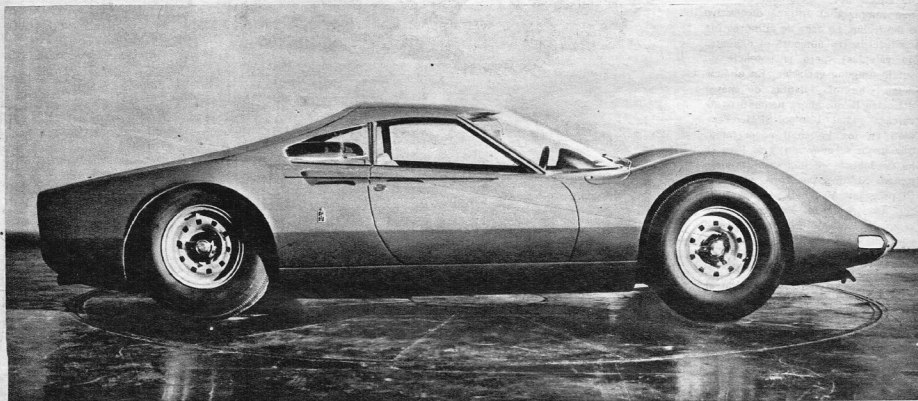
EL 52º SALÓN...

REALIZACIONES ITALIANAS

Si bien este año no hemos presenciado grandes creaciones por parte de los constructores italianos, nos encontramos, sorpresivamente, en el stand Lancia, con una "avant-premiere" del motor Flavia alimentado por el dispositivo de inyección a baja presión que la firma alemana Kugelfischer ha adaptado al motor del Peugeot "404". Como acabamos de decir, se trata nada más que de una anticipación, ya que el motor de inyección recién entrará en producción a fin de año. Esto aumentará en 250.000 liras (en Italia) el precio

de los modelos 1.800 en los que será aplicado.

Otra aparición interesante es la del Autobianchi Primula tratado en versión cupé por el carroceros milanes Touring Superleggera. El modelo, denominado 102 S, conserva la misma distancia entre ejes (230 cm) que la berlina, pero su puerta trasera fue suprimida y su cola es más estilizada. En el interior se han cuidado particularmente los detalles de terminación y los pasajeros delanteros cuentan con dos excelentes asientos anatómicos. El auto está montado sobre neumáticos de armazón radial, que



Berlineta Especial Dino de Pininfarina.



aumentan considerablemente la estabilidad con respecto a los de carcasa convencional que equipaban a la berlina. En el plano mecánico, el motor es ahora alimentado por un carburador de doble cuerpo, el colector de escape fue rediseñado y un nuevo árbol de levas determina tiempos de apertura más prolongados.

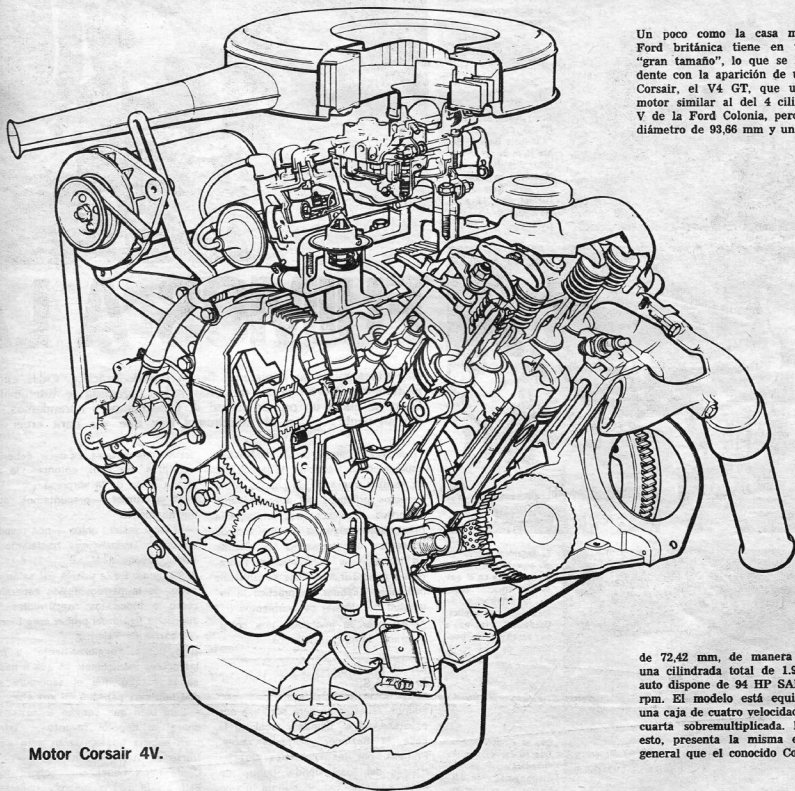
En los stands de los carroceros, la novedad más importante la presentó Pininfarina, que eligió un chasis Dino para convertirlo en una berlina de competición notablemente perfilada.

ETIENNE CORNIL



Autobianchi Primula Coupé.

FORD BRITÁNICA: UN NUEVO 4 CILINDROS EN V



Un poco como la casa matriz, la Ford británica tiene en vista los "gran tamaño", lo que se hace evidente con la aparición de un nuevo Corsair, el V4 GT, que utiliza un motor similar al del 4 cilindros en V de la Ford Colonia, pero con un diámetro de 93,66 mm y una carrera

de 72,42 mm, de manera que con una cilindrada total de 1.996 cc, el auto dispone de 94 HP SAE a 4.750 rpm. El modelo está equipado con una caja de cuatro velocidades con la cuarta sobremultiplicada. Fuera de esto, presenta la misma estructura general que el conocido Corsair GT.

Motor Corsair 4V.



El público, numeroso, siguió con atención permanente el desarrollo de las distintas exposiciones y no vació en preguntar, brindando de esta forma a la reunión, una naturalidad atrevida.



¿Quién no lo conoce y quién no lo estima? El ingeniero Francisco Luchini tiene, además del caudal de conocimientos, la virtud de una espontánea didáctica, la envidiable cualidad de presentar en forma clara y comprensible los más espinosos problemas.

Como fondo, el circuito N° 2 del Autódromo "Almirante Brown". Sobre él, el doctor Álvarez puntualizó los errores. Micrófono en mano, el ingeniero Gómez, de Fric-Rot, nos ilustra sobre temas de su especialidad.



FUIMOS A LA

Hay quienes, en su ministerio, tienen sentido práctico. Entre ellos, un flamante "cura tuerca" ● La Asociación Argentina de Automóviles Sport se anota un primer puesto ● Escuchamos y aprendemos. Al día siguiente... ¡en el Autódromo! Hay que ver para creer...

En el N° 29, pág. 5, de AUTOMUNDO, anunciamos la intención de la A.A.A.S. de realizar una serie de charlas sobre aspectos prácticos del automovilismo deportivo. Destacamos, en aquella oportunidad, algunos de los tópicos sobre los que versarían las charlas en cuestión y, cordialmente, invitamos a concurrir a quienes se sintieran inclinados a poner en práctica la inquietud de ampliar conocimientos. Al extender la invitación nos consideramos, también, invitados.

En el local de la A.A.A.S.

Fuimos. Nuestra primera sorpresa nos esperaba en el flamante local de la calle El Salvador. Sorpresa doble. Primero, por las especiales características del local donde, dentro de generosa amplitud y en un marco sumamente cordial, se realizan las

actividades sociales. Es decir, deberían realizarse. He aquí, entonces, la segunda parte de la sorpresa.

—¿Y el curso? —preguntamos, algo ingenuamente.

—El local resultó chico —nos respondieron—. Tuvimos que trasladarlo al salón parroquial...

Allá fuimos. En la puerta del salón de actos de la parroquia nos esperaba, como a todos los concurrentes, la simpática figura del primer cura tuerca del barrio de Palermo.

Bien por el "aggiornamento" y por las dobles intenciones, ya que a nadie se le escapó que el sacerdote en cuestión casi pensaba en voz alta:

—Está bien que vengan a ilustrarse sobre su deporte favorito... pero, bien estaría que volvieran para ilustrarse de otras "cositas"...

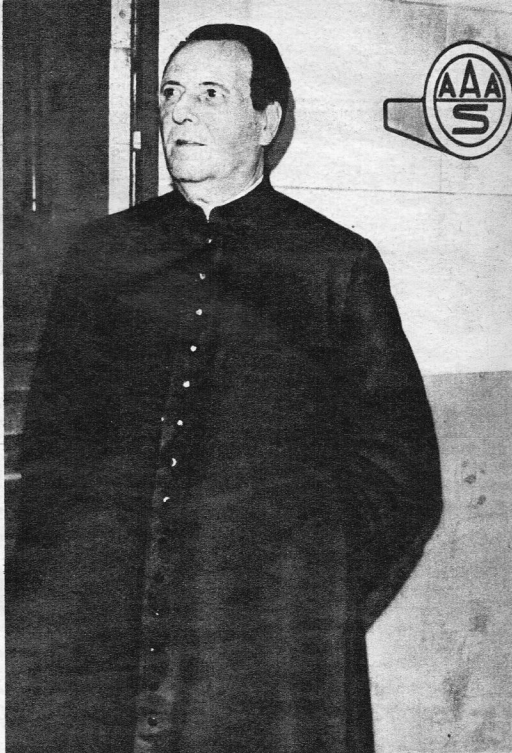
Confesamos haber sido sobornados. Esto es, ni más ni menos, publicidad redaccional.



El ingeniero Baura es un aspecto que le desconocíamos y en el que es tan eficiente como en la fabricación de los frenos que explica. Quedamos, gracias a su amabilidad, pendientes de una visita.



Que el ejemplo comde. Que en vez de incoas "banderilleros" pronto dispongamos de eficientes "comisarios de pista".



ESCUELA...

Los que preguntan y los que saben...

...habían tomado ubicación. Nuestra segunda sorpresa la constituyó la cantidad presente de los que preguntan y la calidad profesional de los que saben...

Distintos temas fueron tratados en el transcurso de la noche.

A cargo del ingeniero Gómez, de Fric-Rot, estuvo la exposición sobre amortiguación y sus implicaciones competitivas; el ingeniero Francisco Lucius nos deleitó con su claridad de concepto sobre algunos aspectos de suspensiones y la practicidad y efectividad de la bomba de freno de doble circuito independiente, en tándem; el ingeniero Roura puso a disposición del auditorio sus especializados conocimientos en relación a sistemas de frenos, en especial a los frenos de disco, mientras FATE, ampliamente representada en sentido técnico y práctico —ingeniero de planta y piloto de pruebas—, nos instruyó sobre distintos problemas de neumáticos, en especial los de carcasa radial, y nos aseguró la permanente preocupación

de la industria por satisfacer los requerimientos de los sectores competitivos.

La batuta...

...la tuvo en sus manos Teodoro Álvarez, quien puntualizó determinados "horrores" observados el sábado anterior en las prácticas controladas que, habitualmente, y como complemento de los aspectos teóricos, tienen lugar en el Autódromo Municipal. Al día siguiente nos trasladamos a ese escenario. Vimos... de todo. Desde una "familia" Fiat que andaba como los dioses, hasta un Valiant III con inclinaciones vegetarianas: su predilección por el pasto fue notoria. Alberto Gómez y "Don Segundo Sombra", con vocación pedagógica y en cierto sentido suicida —han logrado eliminar el instituto de autoconservación—, enseñaban a los aprendices a maestros, el abecedario. Comisarios de pista en su puesto y las cosas rápidas y prolías. Entre ustedes y yo: he visto un alumno que en pocas lecciones superará al maestro.

¡Arriba corazones! Presentamos, con el debido respeto y natural agradecimiento, al primer cura tuercas de la Capital.

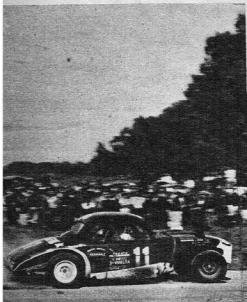
"Vegetariano": que se alimenta únicamente de sustancias vegetales (vulgo: "pasto"). Pero, en rigor de la verdad, no fue para tanto. Vuelta a vuelta la mejora se apreciaba más. Luego intervino Néstor Salerno en un Giulietta TI y se frenó con el que se escapó, el color crema. ¡"Fauti de pista" para uno...!



EL TRIUNFO DEL VOLANTE DE OLAVARRÍA VALE POR SUS NUMEROSOS REVESES • RIENTZI SUFRIÓ HERIDAS DE CONSIDERACIÓN Y DESTROZÓ SU MÁQUINA EN UN ESPECTACULAR ACCIDENTE • CASA CONTINÚA CON SU ABONO AL SEGUNDO PUESTO • RÍOS Y CUPEIRO VOLVIERON A CRUZAR LA LÍNEA DE LLEGADA POR PRIMERA VEZ DESPUÉS DE VARIAS SEMANAS.



El F-100 de Casa tiene indudablemente varios kilómetros menos que las máquinas de las cuatro o cinco "estrellas" máximas del TC, pero su resistencia lo convierte en un serio rival.



En Mercedes y en Juná, Ríos nos desilusionó con abandonos prematuros. En San Antonio de Areco, por el contrario, supo mantener su máquina hasta el final, clasificándose tercero.



Pequeños inconvenientes robaron a Cupeiro preciosos minutos. Si bien no logró desmontarlos, al establecer el mejor tiempo de la cuarta vuelta, demostró que hay muy pocas máquinas más veloces que el "Chevitú" cuando quiere andar.

Luego de un breve descanso de una fecha, se reinició el domingo pasado el Campeonato de Turismo de Carretera con la "3ª Vuelta de San Antonio de Areco", a la que se denominó Santiago Lujián Saigós, en honor del brillante piloto recientemente desaparecido. La presencia de un nutrido grupo de corredores, entre los que se contaban algunos de los más destacados de la categoría, hizo que se congregara una verdadera multitud en San Antonio de Areco y sus alrededores. Si habitualmente censuramos al público por su irresponsabilidad y pedimos a las autoridades policiales que pongan más celo en evitar el acceso de los espectadores a zonas peligrosas del circuito, no por eso creemos que se deba proceder con la violencia con que se actuó en esta competencia, en la que vimos en varias oportunidades "arrear" literalmente al público con los caballos de la policía. Dado que el reglamento de la prueba establecía que el orden de llegada sería el determinado por el escalafón de la categoría, no hubo pruebas de clasificación que permitieran formular predicciones, sobre las posibles performances de las máquinas, pero las actuaciones de algunas de ellas en las competencias más recientes hacían esperar una lucha pareja. No fue así. Ya antes de iniciarse la carrera, se produjeron varias deserciones, entre las que se contaron las de Carlos Loeffel, Ruben Roux, Norberto Polnori, Raúl Gouzy y seis pilotos más, que eliminaron desde un principio algunos de los más serios competidores.

A fondo, y a cualquier precio

Tan pronto como recibió la señal de partida, Dante Emiliozzi lanzó a fondo su máquina, dispuesto a aumentar, a cualquier precio, la ventaja en camino que tenía sobre Cupeiro. Este último hizo lo posible por evitarlo, a pesar de tener algunos problemas con el embrague, pero el F-100 del veterano piloto de Olavarría parecía estar embujado. Los cronómetros comenzaron a registrar tiempos que destruían todos los records establecidos hasta el presente en dicho circuito y, al finalizar la primera vuelta, Emiliozzi superaba a Cupeiro por 17' 1/5, en tiempo absoluto. Los dos punteros eran escolados por Casa, Ríos y Rienti, bastante distanciados entre sí, especialmente este último que se había visto obligado a cambiar un neumático, y luego se había detenido, durante 1'33", para cargar otro en uno de sus puestos de auxilio. El margen que lo separaba de su más inmediato perseguidor no le pareció garantía suficiente al puntero y siguió aumentando el trueno de carrera. Al pasar por segunda vez por Carmen de Areco, registraba un promedio de 207,022 km/h. La



marca era astronómica y ni siquiera sus más fervientes admiradores podían dejar de formularse el interrogante: ¿Cuánto tiempo sería capaz de aguantar este ritmo alucinante? Al promediar el segundo circuito, el "Chevitú" se detuvo unos minutos, para subsanar un pequeño desperfecto, lo que lo relegó al sexto puesto, y dejó al puntero en una cómoda soledad: 3'25" lo separaban de Casa.

Una esperanza frustrada

Poco antes de pasar por San Andrés de Giles, Rienti sufrió un espectacular vuelco. Es difícil explicar con absoluta seguridad la génesis de un accidente, pero un análisis de la situación permite formular hipótesis. Sin duda el accidente fue provocado por la excesiva velocidad de la máquina, al tomar la curva, lo que la llevó a morder el borde del camino. El auto se elevó, cayó de punta, volvió a levantarse, cayó de cola y, luego de atravesar una alambrada, y de volar sobre las vías del ferrocarril, fue a enterrarse de punta en un montículo de tierra. Conociendo la mesura del piloto de Olivos, resulta casi inexplicable su exceso de velocidad si no se tiene en cuenta que en el primer circuito tomó la misma curva a velocidad muy reducida, debido a que el auxilio en el que se había detenido para cargar el neumático de repuesto se encontraba a sólo 500 metros de la entrada a la curva, lo que pudo haber hecho que Rienti olvidara por completo su presen-

CLASIFICACIÓN FINAL

Pos. N°	Corredor	Marca	Tiempo	Diferencia
1°	Dante Emiliozzi	Ford	2h 59' 57" 1/5	
2°	Eduardo Casá	Ford	3h 3' 30"	3'32" 4/5
3°	Armando J. Ríos	Chevrolet	3h 11' 16"	11' 18" 4/5
4°	Jorge Cupeiro	Chevrolet	3h 19' 20"	15' 22" 4/5
5°	Julio Faustino	Chevrolet	3h 15' 25" 1/5	15' 28"
6°	A. Tocarello	Ford	3h 20' 38" 1/5	20' 41"
7°	Gerardo Gritti	Ford	3h 22' 43" 2/5	22' 46" 1/5
8°	Elpidio Tortone	Chevrolet	3h 23' 57" 4/5	23' 8" 3/5
9°	E. Rienti	Ford	3h 23' 30"	23' 32" 4/5
10°	Luis J. Villa	Chevrolet	3h 25' 23"	25' 26" 4/5
11°	Alberto Gómez	Ford	3h 25' 45" 4/5	25' 48" 3/5
12°	H. Marcellino	Ford	3h 26' 14" 4/5	26' 17" 3/5
13°	"Santos Vega"	Ford	3h 28' 2" 1/5	28' 5"

Promedio del ganador: 195.291. Ganadores de vuelta: primera, Emiliozzi, 43' 58" 2/5; segunda, Emiliozzi, 44' 2" 4/5; tercera, Casá, 45' 19" 2/5, y cuarta, Cupeiro, con 45' 24".

En San Antonio de Areco



"Destrozando records"

por RODOLFO VILLANUEVA

cia. El público presente extrajo rápidamente al corredor y a su acompañante de la destrozada máquina, e inmediatamente se los condujo al hospital de San Andrés de Giles, donde fueron sometidos a observación. Rienzi que presentaba una gran conmoción, fracturas de brazo y muñeca y una herida cortante en el tobillo, quedó internado, mientras que su acompañante, que sólo sufrió una herida en la nariz, fue dado de alta. El lamentable accidente elimina de las próximas competencias a uno

de los protagonistas más destacados del Turismo de Carretera, ya que aún cuando esperamos que el volante se reponga pronto, su auto quedó reducido a un montón de hierros retorcidos.

Final sin alternativas

De allí en adelante, la carrera se limitó a un esfuerzo por parte de los punteros por mantener sus respectivas posiciones, y sólo el abandono de Everto Rodríguez introdujo alguna variante en la clasificación, dejando cuarto a Cupeiro, detrás de Emiliozzi, Casá y Ríos. Asegurada su posición de privilegio, el puntero comenzó a reducir levemente el tren de carrera,

disminuyendo su marca de 43'50"

2/5 para la primera vuelta, a 44' 02" 4/5 en la segunda, y a 45'20"

1/5 en la tercera. Cupeiro por su parte, se adjudicó la cuarta, con un tiempo de 46'24", netamente inferior al record del ganador.

La "3ª Vuelta de San Antonio de Areco" fue pródigo en sorpresas para los aficionados.

Dante Emiliozzi, que desde hace algún tiempo no conocía los halagos de la victoria, sumó otro triunfo a su larga lista, lo que lo coloca en condiciones de abrigar aún las esperanzas de repetir la hazaña de Juan Gálvez: adjudicarse el Campeonato de Turismo de Carretera cuatro veces consecutivas.

Ríos y Cupeiro lograron finalizar una carrera, luego de varias competencias, en las que no pudieron alcanzar la meta.



Luego de averiguar el estado de Rienzi en el hospital de San Andrés de Giles, nos dirigimos a su taller de Olivos. Allí encontramos guardia hasta que llegó la máquina y pudimos averiguar los pormenores del accidente.



Everto Rodríguez se vio forzado a ingresar en la larga lista de abandonos —36 en total—; al finalizar la 2ª vuelta registramos su paso con 1h35'30", colocado 5º, a 8'30" de Emiliozzi.

CAMPEONATO TC

Corredor	Puntaje
Dante Emiliozzi	75
Jorge Cupeiro	75
Angel T. Rienzi	54
Carlos Loeffel	48
Eduardo Casá	39.5
Oscar Cordonnier	35
Rodolfo de Alzaga	29
Hugo Gimeno	28
Carlos A. Pairetti	27
Raúl Chabert	22

RÁNKING 1965

Clas.	Corredor	Puntaje válido
1º	Jorge Cupeiro	113.20
2º	Dante Emiliozzi	85.50
3º	Angel T. Rienzi	79
4º	Carlos Loeffel	73.60
5º	Eduardo Casá	58.70
6º	Oscar Cordonnier	51.30
7º	Carlos A. Pairetti	40
8º	Hugo Gimeno	35.90
9º	Rodolfo de Alzaga	31.60
10º	Raúl Chabert	29.60

IX GRAN PREMIO T.M. 1965

3^a

A CATAMARCA



por
Miguel
Ángel
Barros

"...y la carrera comenzó el domingo"

LAS COSAS SE PONEN "DURAS". • SIN EMBARGO, NOS ESPERA LO PEOR. • LA FAMA DE DOS NOMBRES: LAS CUESTAS DE HUACO Y MIRANDA. • DESIERTO, RIPIO Y BADENES. • LA RIOJA Y "LATÓN" PERKINS. • ¿QUIEN AUXILIA A LOS AUXILIOS? • EL PELIGRO DE LA CARRERA PARALELA. • DEAMBULANDO POR LA CATEGORÍA "A".

A la llegada a San Juan, los que han acumulado alguna experiencia, a lo largo de otras ediciones de los Grandes Premios, reiteraban a todos los novatos: "El Gran Premio comienza el domingo". La experiencia es difícil que se equivoque.

La inquietud por saber hacia que los "green-horns" insistieran en las preguntas. ¿Qué es lo difícil? ¿Las trepas? ¿Los descensos? ¿Los badenes?

La respuesta la dio un zorro viejo: "Lo difícil es la etapa". Permittiéndonos la libertad de ampliar el concepto diríamos que la mayor dificultad estriba en el equilibrio necesario para llevar, a la mayor velocidad posible, un auto, a lo largo de rectas de asfalto con curvas muy veloces, rectas de ripio grueso, 385 badenes de diferente aspecto y similar peligrosidad, dos tramos de camino cornisa y una sucesión de curvas y contracurvas cuya inofensiva apariencia desaparece cuando la tierra levantada por otros competidores limita la visión considerablemente. Hay una sensibilidad que no todos tienen: saber hasta dónde exigir a los elementos mecánicos del automóvil. Cuando el equilibrio se combina con la sensibilidad, se cimenta el camino del éxito.

Claro que el camino es arduo. El del éxito y el de la tercera etapa. Es duro, como si el Gran Premio exigiera de sus participantes determinada porción de machismo. Es una combinación de bondad mecánica, virtuosismo conductivo y constancia. Esa constancia que, para muchos, es tanto una obsesión, como una pesa individual y personal contra los inconvenientes, las vicisitudes y los problemas.

A LA LARGADA EN SAN JUAN...

...el uruguayo Lepro salió a cazar y ser cazado. Lo primero, porque necesitaba el primer puesto en la ruta antes de la entrada a la tierra. Lo segundo, porque más de una tenía entre casco y cejas, la determinación de utilizar lo utilizable para crear las condiciones por las cuales, una posible mancada de la Giulia GTA, abra el paso a lo que de otra manera pareciera inolaborable: ganarle la categoría a Lepro-Olmédo. Ambas condiciones se dieron. A los pocos kiló-

metros de la largada, el pequeño Alfa rojo punteaba en el camino, seguido, de cerca, por el muy hábil piloto del Peugeot 630. Logró su objetivo. Los "cazadores" también. Las diferencias se estrecharon en la categoría y se redujeron aún más en la cuarta etapa. Es lo previsible. Pero la quinta y la sexta, también lo son y Lepro lo sabe. Entre los cazadores —justicia al mérito— dos nos impresionaron vivamente: "Lito" Galluzzi y "Don Segundo Sombra". A la firmeza suman habilidad. A ambas, la voluntad de pelear y de no ceder. Lepro opone elemento mecánico y un aprente inalterable plan de carrera. La inteligente regla de cálculo.

MIENTRAN TANTO, EN LA CATEGORÍA...

...hay otras cosas que ver. Los autitos de la esperanza, léase Morris Cooper 1.300 S están agotando de sus pilotos las últimas reservas de lo que nunca se debe perder. Edgardo Boschi, el mejor de ellos, maneja velozmente un auto que era notoriamente inseguro en el ripio, en los badenes, en las caídas de los lomos de burro. La velocidad disponible, si no es utilizable en función al escenario que la limita, no existe. Son como los 230 km/h de Cabalén en la Cuesta de Miranda. No existen. Para las velocismas creaciones de Isiglionis y Cooper, el tema es el mismo. En el ripio su velocidad es sólo potencial. Estas y otras razones nos permiten afirmar que Boschi —mal que les pese a quienes juzgan la competencia en los papeles y en el café— está haciendo una excelente carrera. Del resto del equipo nos ocuparemos más adelante, pero valga la oportunidad, al menos, para afirmar voluntad en Bellbé y Lostaló, cierta indefinible apatía en Pitty Block, a quien lo sabemos capaz de hacernos notar su presencia en cualquier carrera, y una acentuada intención de hacer las cosas prolijamente, en "Grey Rock". Hay más cosas que ver y que contar. La solidez del Magnette 1.822 de Grazioni ha sido motivo de innumerables bromas dentro de la algre farándula que sigue el Gran Premio. El "viruloso" que se dio fue gordo y el auto está tan arrugado que merece una sesión de tintorería. Arrugado todo, parejito. Pero no es solamente solidez estructural. En el



Cacho Fanguio fue una de las figuras destacadas de la tercera etapa. En menos de 6 horas, superó 40 autos.



Como ya lo hemos comentado en ocasión de algunas competencias de TM, los De Carlo son las máquinas más peligrosas de la "A". El de Ferrea, ubicado en quinto puesto en la primera, completa la "serie" De Carlo, seguido por el RSU de Ratto.



Los caminos de montaña dieron oportunidad a "Larry" para demostrar su profundo conocimiento de esta clase de terreno. Su segundo puesto en la tercera etapa fue un anticipo de lo que habría de hacer en la cuarta.

concurso inexistente de quienes han utilizado menos cantidad de piezas de recambio, a la fecha, estaría peleando los primeros puestos.

CUANDO, EN POS DE LA CARRERA, LLEGAMOS A LA RIOJA...

...llevamos dos nombres anotados en el lugar de las cosas gratas: Cachó Fangio y O'Connor. Categorías "B" y "A" respectivamente. Hace falta conocer el tipo de camino y las dificultades que el mismo presenta para superar competidores en la ruta, para tener una cabal noción de lo realizado por estos corredores, quienes se adelantaron a más de 40 y 25 autos respectivamente. Lo dicho: que queda en el lugar de las cosas gratas. Ambos fuerte, muy fuerte. Pero seguros.

Claro que como toda acción tiene su reacción y toda parte su contraparte, el lugar de las cosas ingratas también fue ocupado. Gracias a Dios, no por gente en carrera. Pero sí por gente de la carrera. Es decir, por gente de la carrera que corre una competencia aparte: los auxilios. Criminal. Linda palabra, ¿no? Sencillamente criminal. Más de un golpe feo, que por suerte no ha costado vidas, pero que en última instancia cuesta muchos pesos, se ha debido a la despreciada e inconsciente caravana de auxilios. No todos la forman. Afirmarlo sería faltar a la verdad. Solamente muchos. Pero uno sólo sería suficiente para justificar el comentario si su acción en el camino agregara un peligro más a los propios inherentes a la carrera. Doy fe que los agregan. Y si lo hacen los que la siguen... ¿qué puede decirse de quienes, por una razón u otra, vienen en contra del sentido de la competencia? Lo afirmamos por haberlo visto y en parte, por haberlo sufrido, aunque en nuestro caso se trató de los otros ejemplares, los que pintan un número cualquiera al costado de una pick-up y se lanzan a la ruta a hacer, en contravención, lo que no se animan a hacer legalmente. Trepábamos la cuesta de Huaco y el susodicho la bajaba en carrera. Nos arrumamos todo lo posible a la ladera de la montaña. La precaución fue en vano. Las chapas de nuestro frente, de la parrilla a la izquierda, sufrieron las consecuencias de un proceso de síncosis colectiva.



El único Valiant III que queda en carrera es el de "Vila-Lionetti". Al terminar la tercera etapa, se encontraba 3º en la categoría "C". Esperábamos una performance más destacada de los Valiant.



La familia Sancha siempre ha estado bien representada en los Grandes Premios de TM. El abandono de Pedro en la primera etapa dejó a Andrés la responsabilidad de hacer quedar bien el apellido. Lo logró: segundo en su categoría.

Pero el Gran Premio no permite demoras y pronto estuvimos reubicados, engalanando los ojos con el andar de los mejores que no tienen por qué ser, precisamente, los que más atención reciben.

Hay pilotos en la categoría "A" que, dentro de los márgenes en que compiten, nada tienen que envidiar a los nombres que han adquirido notoriedad. Hemos advertido con solvencia digna de pública puntualización, el andar del puntero de la categoría, Rogelio Scaramella, pero no menor mérito tienen quienes juegan sus chances tratando de recuperar minutos perdidos y cuyos nombres no siempre llegan a la notoriedad del comentario. Me refiero a Ferrea, "Klear", Viglione, "Perry Mason" y el imparable de la tercera etapa: O'Connor.

En la ciudad de La Rioja, nos detuvimos. Como otras veces quisimos pulsar el público. Nos interesa saber de sus reacciones, de sus preferencias, de lo que esperan del automovilismo argentino.

No faltáramos a la verdad si dijéramos que tres competidores, por razones diversas, han conculcado en este Gran Premio la atención de este público. Son Oscar Cabalén, Gastón Perkins y Domingo Corso.

El Mustang y Cabalén son estrellas por gravitación de lo nuevo y por derecho propio.

Domingo Corso, el ya popular y admirado conductor del Isotta 300, por su férrea constancia, por la desproporción de medios y porque... en definitiva... todos nos inclinamos hacia el más débil.

Lo de Gastón Perkins es párrafo aparte. Es decir, "Gastón" para nosotros. Para Carmen de los Angeles Urbano y sus amigos, es y seguirá siendo "Latón" Perkins, su corredor preferido, "el de la maquina blanquita y pequeña". Por qué? ...Porque "Latón" dobla como viene con su máquina chiquita y le gana a los más grandes. Porque todos los años lo saludo y me saluda.

Gastón... una foto dedicada a su admirador riojano. Tiene 13 años, va a la escuela, ayuda al padre y es lustrabotas. Además espera todo un año para recibir tu saludo y ver tu "maquina blanquita y pequeña". Son también cosas del Gran Premio. Hasta Tucumán



El De Carlo de "Cardó" comparte con los de Scaramella y "Pécora" el privilegio de integrar el "terceto de honor" en la categoría "A".



Domingo Corso y su B.M.W. Isotta asombraron al público por su perseverancia y resistencia. Más de 2.000 km de carrera fueron incapaces de doblegar sus impulsores.

"Don Segundo Sombra" no hizo más que reafirmar sus condiciones de piloto, imponiéndose en su categoría con una marca de 68' 57" para los 725,9 km de la etapa.



4^a

IX GRAN PREMIO T.M. 1965

A TUCUMÁN



"La Batalla del Gran Premio"

TODOS SUPONIAMOS QUE ERA MALA. ERA PEOR • EL GRAN PREMIO Y LA ESCALA DE VALORES • COMO ETAPA DE UNA CARRERA, LA CUARTA FUE UN LINDO SAFARI • VUELOS Y MONTAÑAZOS • DEBARRANCADAS • SE ARMA EL TABLERO • LOS REYES APARENTAN —NO TODOS— ESTAR BIEN DEFENDIDOS. PERO HAY ALFILES, TORRES Y CABALLOS • PARA EL LOTE, AUN DOS ETAPAS.

Las variantes...

...cuando se adoptan, normalmente, tienen una razón de ser. Aunque sea para un Gran Premio y aun en nuestro país, que nos tiene acostumbrados al juego de la veleta, pero sin obtener siquiera los resultados positivos que, al menos, consigue el aparato: señalarnos un sentido. Aunque sea el del viento.

Cuando despejamos de Catamarca sabíamos lo que nos esperaba hasta Andalgalá.

El tramo es normalmente duro. No es fácil; hay que manejar si se quiere andar rápido. Manejar bien. La trepada que bordea el dique Las Piriquitas coloca a todo el mundo en atención. La tensión desaparece al llegar a una pampa extensa dominada en su costado derecho por las cumbres nevadas del Aconcagua. El piso es de ripio fino, parejo, constituyendo una permanente invitación a exigir. Repentinamente comienza el descenso de Las Chillas, que ha de llevarnos, luego de un prolongado faldeo, a la ciudad de Andalgalá. Hasta aquí, normal. Duro, fuerte, no apto para niños débiles. Pero tampoco lo es un Gran Premio.

Luego el camino nos lleva hacia la localidad de Belén. Tiene su porción de suplicio medieval, disimulado en la ocasión por ese único y acrisolado espíritu de Gran Premio.

Más tarde llega el tormento oriental. Refinadamente cruel. Frente a las desmedidas exigencias del terreno, caben muchas reflexiones. Pero antes, una pregunta.

¿PARA QUÉ? ¿Qué queremos demostrar? ¿Que pretendemos buscar? ¿Que por allí se puede hacer turismo? ¿Que los automóviles deben ser indestructibles? ¿O los pilotos faquires?

Los más castigados...

...fueron los pequeños de la Categoría "A". Conviene destacarlos, por cuanto son también ellos protagonistas, en idéntica medida, que los autos de las categorías mayores.

Con sus 700 cc a cuestas, sus dos cilindros y su muy nermada potencia se arrastraban por la ruta del Gran Premio. Con pocos repuestos, con pocos auxilios, con poco dinero. Con muchos pocos y un solo mucho: mucho entusiasmo.

Pero solamente con voluntad y capacidad para el sacrificio no se arreglan las cosas. Así quedaron, tirados, al costado de la ruta, sin la esperanza de un remolque y sin un poblado en un centenar de kilómetros a la redonda. De uno de ellos escuchamos la más cabal expresión de lo que fue una cuerda de tono monocorde:

"Ya no puedo hacer más nada. Me ganó el Gran Premio".

El hombre, transpirado, sucio, con los ojos irri-

tados por el polvo en permanente suspensión, los labios partidos, a pleno rayo del sol, vencido... A su lado, el vehículo. Tan vencido y tan cansado como su piloto.

En Tucumán, un corredor a quien las cosas le anduvieron bien, que adelantó una docena de puestos en su categoría, que no tuvo un percarne en toda la etapa más allá de un cambio de neumáticos, nos expresó:

"Si se repite este trazado el año que viene, estoy corriendo mi último Gran Premio. Esta cuarta etapa no la haré nunca más".

¿Visitas? Muchas cosas...

...al N° 20, que oficiaba de auxilio, andando kilómetros y kilómetros en la llanta de su rueda delantera izquierda, apiastada a la mitad de su diámetro normal, por haber cedido su único neumático a un competidor en carrera.

...al dúo del Volvo hacer "roll over" en los pocos centímetros de agua, que como hendidión no repetida, traía un río.

...a un competidor cambiando pistón, mientras con su camisa tapaba o trataba de tapar del polvo volador herramientas y repuestos.

...a autos que pararon a rebastearse y cuyos motores se negaban a arrancar por haber desaparecido, prácticamente, los valores de compresión.

...a quienes, sin tener a dónde llegar, aún empujaban el auto.

Nos trajo a la memoria aquel de la categoría "C" que, en la primera etapa, al quemar junta de tapa de cilindros, decidió "empaquetar el auto y mandarlo a casa". Claro que, si todos los hombres fueran iguales, ni el mundo, ni el Gran Premio serían distintos.

Mientras estas y más cosas acontecían...

...succedían otras tantas para quienes están en la otra cara de la Gran Carrera.

A veces los adjetivos ayudan a expresar una idea, pero existen oportunidades en que los hechos no precisan de adjectivaciones.

Por Singuli, Gastón Perkins puntuaba la general. Es decir, la general-general, aquella que no existe pero que todo el mundo computa. A lo largo de la etapa lo repetiría en dos oportunidades.

Estamos hablando de 850 cc. Creo que el concepto ha quedado claro. El piloto del auto 310 le ganaba a todo el mundo.

¿Adjetivos? ¿Para qué?

Como si el director del equipo hubiera dado orden de estrechar filas. Cacho Fangio, que había hecho filigranas en la tercera etapa, lanzó un ataque total a las posiciones del Saab del uruguayo Vivo, superándolo en la etapa por sólo 20 segundos, pero, atención, luego de haber sufrido un vuelco, sin consecuencias, que le significó más de 10 minutos de retraso, a raíz de una trabada de su Gordini 1093 en una de las partes más bravas del guadal.

El esfuerzo de Cacho Fangio ha colaborado para escalar los autos de su equipo, los que, con la sola culpa del Saab N° 273, insertada entre Perkins y el Bocha González, dominan la categoría. Visintini está muy cerca, a tres minutos y monedas, pero nuestra bola de cristal nos dice que por poco tiempo.

Esto en cuanto hace a la Categoría "B". En la más-popular de todas, en la "C"...

Mandó "Larry"...

...con claridad. Desde el comienzo. Regalándonos una impecable conducción en la cornisa

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU

y sospechado, aunque aún no demostrado, vigor en el llano.

El marplatense Marín, por su parte, comenzó a adquirir notoriedad en cuanto los tramos difíciles se hicieron presentes. Sin prisa y sin pausa, su accionar lo ubica en un segundo puesto en la general de su categoría, cuya duración, no debemos engañarnos, será la misma que el tiempo que necesite "Lepro-Olmado" entre su decisión de pasar al frente y el hecho de hacerlo.

Por cierto que no está todo dicho, pero sí buena parte. Como pocas veces, de parte del uruguayo hemos asistido a un elaborar perfecto. La media hora que separa a Lepro del puntero, de hoy en más, sólo existe en función a la voluntad del piloto del Alfa Romeo.

Un solo Peugeot 403, el del Dr. Eduardo Miller, se encuentra entre los diez primeros. Por lo que vemos, lo estático, en automovilismo, no sirve. Los reinados de las marcas son efímeros.

La que monopoliza la Categoría "D"...

...lleva, hasta el momento, todos los laureles. Los propios; no podría ser de otra forma. Siempre un 404 estará al frente. La inexistente aún pertenece a Santamarina, quien le lleva al Mustang de Cabalén 1 hora 11 minutos. Pero el cordón se prepara.

Eh, durante el abastecimiento reglamentario del auto N° 713, su diferencial se vio renovado. Nuevo juego de corona y piñón encontraron su lugar en 14 minutos, gracias a un habilísimo equipo de colaboradores, mientras otros, menos exquisitos, procedían a cambiar el rodado por el superexquisito. El de velocidad. El gordo. El ancho.

La sonrisa de Cabalén no dejaba lugar a dudas. "Lindo verlo con zapatos de carrera..." Ante nuestra pregunta, con cara de decir la verdad, expresó:

"¿Fondearlo?... Nunca lo hice todavía... El problema de diferencial es que piñón y corona se gastan... Cambié y listo..."

Claro que no fondear un auto puede ser guardar 300 vueltas. ¿O no? Se los digo en La Falda. Por el momento la suya es suya. Quizá quiera la otra, la inexistente. Pero... entre ustedes y yo... ¿quién lo podría culpar?...

Un abandono muy sentido...

...fue el de la otra punta de la escala. No llegó a tiempo el Isetta 300 de Corzo. Todo Tucumán esperaba el arribo del "benjamín" de los participantes. Sólo 20 minutos lo separaron de su gran cuarta satisfacción. El problema fue de fre no. Recorrió toda la zona de montaña sin ellos, con la cubeta rota.

Corzo no está enojado. Ni con sí mismo, ni con su auto, ni con su mala suerte. Es un hombre incapaz de amargura. Mañana, fuera de competencia, seguirá la manguada cavarana ofreciendo su ayuda a quien pueda necesitarla. Como lo ha hecho mientras estuvo en carrera.

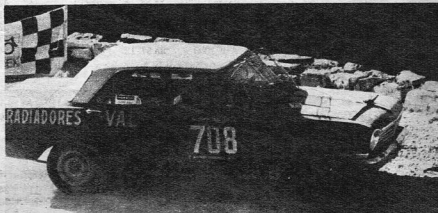
Como bien nos lo dijo: "¿Cómo no voy a ofrecer ayudarlos, si yo he llegado hasta aquí gracias a todos los que me ayudaron!"

Nobleza obliga...

Les prometo, del tema, una historia; jueros. Mañana, a La Falda. Con 94 esperanzas de "dar la vuelta", tres sonrisas grandotas en "los equipos" y 4 reyes puestos sobre cinco. Claro que, la carrera termina en el punto de llegada. ¿De acuerdo?



(Arriba) Por Sigall, Gastón Perkins puntaba la general. A lo largo de la etapa lo repetiría en dos oportunidades. (Abajo, izquierda) En la categoría "D", el 212 de Marín fue el primer Auto Unión clasificado, con un promedio de 64,11 km/h. (Derecha) Todo Tucumán esperaba el arribo del "benjamín" de los participantes. Sólo veinte minutos lo separaron de su gran cuarta satisfacción. El problema fue de frenos.



Sancho no pierde sus esperanzas. La ventaja que lo lleva el Mustang es grande... pero la ruta es dura. Un segundo puesto que, en cualquier momento, puede transformarlo en ganador.



Santamarina y su Peugeot 404 no sólo encabezaron la clasificación de su categoría, sino también la "inexistente", seguida con gran interés por los aficionados, porque permite determinar cuál es la máquina más veloz.

Poco a las 14 minutos que demandó la colocación del nuevo juego de corona y piñón, Cabalén se adjudicó el mejor tiempo de la etapa Catamarca-Tucumán.

Las predicciones comenzaron a confirmarse. La estilizada Giulia GTA de "Lepro-Olmado" no se encontraba cómoda en el duro camino: era como correr cuadradas con un "par-sang".



RESÚMENES DE LA CARTA ETAPA

CATAMARCA - TUCUMAN
629,9 km

CATEGORÍA "A"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12	Scaramella - De Carlo	9h 24' 38"	66,935
2°	104	O'Connor - Isard 700	10h 11'	62,890
3°	18	Petrabissi - Isard 700	10h 14' 11"	62,810
4°	176	Paoloni - Isard 700	10h 31'	59,890
5°	14	Pérez - Isard 700	10h 31' 21"	59,840
6°	94	"Messuti-Millán" - Isard	10h 35' 55"	58,420
7°	66	Estebáñez - De Carlo	11h 2' 29"	57,040
8°	26	Maggi - De Carlo	11h 7' 22"	56,630
9°	52	"Cardo" - De Carlo	11h 8' 25"	56,540
10°	58	Vittorioso - NSU P.	11h 20' 38"	55,950
11°	8	Marcellini - Isard 700	11h 40' 28"	55,140
12°	4	Silva - Isard 700	11h 48' 20"	54,520
13°	120	"Pécora" - De Carlo	11h 55' 56"	53,780
14°	88	Lavayen - Isard 700	12h 34' 24"	51,140
15°	132	Rodríguez - Isard 700	12h 45' 40"	50,420
16°	123	Faneli - NSU S.	12h 45' 56"	50,380
17°	10	Moscuén - De Carlo	12h 49' 28"	50,140
18°	129	Ratto - NSU S.	12h 55' 44"	49,620
19°	146	"Botafogo" - Isard 700	13h 5' 9"	48,940
20°	62	Coepa - Isard 700	13, 33' 10"	48,340
21°	6	Ferres - De Carlo	13h 41' 20"	47,740
22°	134	Morgenti - De Carlo	14h 58' 3"	45,140

CATEGORÍA "B"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	310	Perkins - Renault 1093	8h 19' 31"	75,661
2°	286	"Cacho" - Renault 1093	8h 43' 40"	72,160
3°	273	Vivo - Saab 96 Sport	8h 44' 47"	72,020
4°	284	González - Renault 1093	8h 58' 16"	70,210
5°	226	Zanini - Renault 1093	9h 45' 41"	64,520
6°	224	Uriburu - Renault 1093	9h 46' 30"	64,430
7°	212	Visintini - A.U. 1000 S.	9h 49' 30"	64,111
8°	296	Castellani - A.U. 1000 S.	9h 57' 12"	63,200

CLASIFICACIÓN GENERAL PROGRESIVA POR CATEGORÍA

CATEGORÍA "A"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12	Scaramella - De Carlo	29h 58' 53"	94,135
2°	52	"Cardo" - De Carlo	32h 39' 57"	86,300
3°	18	Petrabissi - Isard 700	32h 45' 44"	86,200
4°	66	Estebáñez - De Carlo	32h 44' 48"	86,100
5°	120	"Pécora" - De Carlo	33h 18' 31"	85,900
6°	104	O'Connor - Isard 700	34h 20' 7"	82,100
7°	176	Paoloni - Isard 700	34h 28' 59"	81,800
8°	14	Pérez - Isard 700	34h 41' 50"	81,300
9°	129	Ratto - NSU S.P.	35h 23' 23"	78,700
10°	6	Ferres - De Carlo	35h 25' 46"	78,600
11°	94	"M. Millán" - Isard 700	35 43' 40"	77,800
12°	26	Maggi - De Carlo Lm.	36h 12' 16"	76,400
13°	8	Marcellini - Isard 700	36h 43' 41"	75,140
14°	146	"Botafogo" - Isard 700	36h 46' 23"	75,040
15°	4	Silva - Isard 700	37h 51' 36"	73,400
16°	10	Moscuén - De Carlo	38h 36' 4"	71,800
17°	88	Lavayen - Isard 700	39h 21' 5"	70,400
18°	123	Faneli - NSU S.	39h 28' 25"	70,000
19°	58	Vittorioso - NSU P.	39h 37' 52"	69,300
20°	162	Coppola - Isard 700	41h 35' 46"	67,400
21°	134	Morgenti - De Carlo	41h 56' 32"	66,400
22°	132	Rodríguez - Isard 700	43h 58' 4"	64,400

CATEGORÍA "B"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	310	Perkins - Renault 1093	26h 52' 5"	105,042
2°	273	Vivo - Saab 96 Sport	28h 21' 3"	100,700
3°	284	González - Renault 1093	28h 6' 3"	100,400
4°	286	"Cacho" - Renault 1093	29h 3' 12"	97,300
5°	212	Visintini - A.U. 1000 S.	30h 16' 32"	93,129
6°	296	Castellani - A.U.	32h 30' 30"	95,600
7°	226	Cávea - A.U.	29h 54' 24"	94,300
8°	224	Uriburu - Renault 1093	30h 8' 46"	93,800
9°	226	Zanini - Renault 1093	30h 16' 32"	93,129
10°	251	"T. de Oza" - Saab 96 S.	30h 37' 31"	92,100

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
9°	304	Bolognini - A.U. 1000 S.	10h 7' 30"	62,212
10°	251	De Oza - Saab 96 Sport	10h 9' 1"	62,050
11°	267	Pérez - H. Glas "S" 1004	10h 19' 28"	61,010
12°	232	"El L. Puntano" - R. Gor.	10h 20' 3"	
13°	276	Cávea - A.U. 1000 S.	10h 27' 15"	
14°	324	Malpezzi - A.U. 1000 S.	10h 30' 41"	
15°	240	"Santiago" - A.U. 1000 S.	10h 32' 28"	
16°	242	Calceagno - A.U. 1000 S.	10h 36' 39"	
17°	312	Varela - A.U. 1000 S.	10h 20' 23"	
18°	302	Anonso - Renault 1093	11h 59' 9"	
19°	290	Noves - A.U. 1000 S.	11h 20' 32"	
20°	214	Bernutti - Fiat 600 E	11h 29' 30"	
21°	207	Onano - F. Abarril 850	11h 47' 15"	
22°	206	Pelayo - A.U. 1000 S.	11h 57' 56"	
23°	220	"R. Pereyra" - A.U. 1000 S.	11h 59' 8"	
24°	245	Flores - Apia III	12h 6' 55"	
25°	318	Muñoz - A.U. 1000 S.	13h 16' 38"	

CATEGORÍA "C"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	562	"Lary" - Fiat 1500 C	7h 58' 11"	79,006
2°	490	Bordani - Fiat 1500	8h 20' 23"	75,530
3°	524	Mangella - Fiat 1500	8h 20' 58"	75,440
4°	476	Francisco - Fiat 1500	8h 26' 37"	74,600
5°	448	Marín - Fiat 1500	8h 28' 28"	74,390
6°	584	Martín - Fiat 1500	8h 45' 11"	71,940
7°	516	Miller - Peugeot 403	8h 51' 58"	71,040
8°	432	Grazioli - Magnette III	9h 7' 59"	69,970
9°	486	Pascualini - Fiat 1500	9h 1' 59"	69,730
10°	495	Stessel - Volkswagen	9h 3' 57"	68,980
11°	508	"S. Sombra" - Fiat 1500	9h 7' 50"	
12°	415	"P. Block" - Cooper "S"	9h 17' 5"	
13°	480	Carretero - Fiat 1500	9h 17' 23"	
14°	429	"L. Olmedo" - Giulia GTA	9h 22' 10"	
15°	512	Losada - Peugeot 403	9h 23' 52"	
16°	522	Traschi - Fiat 1500	9h 29' 45"	
17°	577	Boschi - A. M. Cooper	9h 30' 9"	
18°	540	Estebáñez - Isard 1204	9h 30' 55"	

CATEGORÍA "C"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	562	"Lary" - Fiat 1500 C	26h 14' 32"	107,548
2°	448	Marín - Fiat 1500	26h 28' 42"	106,500
3°	490	Bordani - Fiat 1500	26h 30' 29"	106,400
4°	429	"L. Olmedo" - Giulia GTA	26h 45' 37"	105,400
5°	476	Francisco - Fiat 1500	26h 57' 52"	104,600
6°	584	Martín - Fiat 1500 C	27h 17' 45"	103,340
7°	524	Mangella - Fiat 1500 C	27h 18' 42"	103,300
8°	508	"S. Sombra" - Fiat 1500	27h 19' 52"	103,200
9°	486	Pascualini - Fiat 1500	27h 52' 57"	101,220
10°	516	Miller - Peugeot 403	27h 52' 58"	101,200
11°	577	Boschi - M. Coop. "S"	27h 53' 21"	
12°	520	Scamano - Fiat 1500	28h 6' 54"	
13°	495	Stessel - Volk. 1500 S	28h 15' 25"	
14°	512	Losada - Peugeot	28h 22' 42"	
15°	406	Galuzzi - Fiat 1500	28h 45' 15"	
16°	410	García - Fiat 1500	28h 6' 28"	
17°	415	"P. Block" - Cooper "S"	29h 10' 35"	
18°	432	Grazioli - Magnette III	29h 29' 46"	
19°	445	Capasso - Giulia T	29h 31' 22"	
20°	560	Curros - Fiat 1500	30h 11' 32"	

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
19°	568	"P. Zanetta" - Fiat 1500	9h 36' 37"	
20°	410	García - Fiat 1500	9h 47' 57"	
21°	418	Domínguez - Peugeot 403	9h 56' 25"	
22°	450	"L. Martínez" - Pgt. 403	9h 56' 25"	
23°	445	Capasso - A. R. Giulia	10h 10'	
24°	518	Mujica - Fiat 1500	10h 8' 52"	
25°	560	Curros - Fiat 1500	10h 12' 16"	
26°	520	Scamano - Fiat 1500	10h 16' 33"	
27°	464	Bruni - Magnette III	10h 19' 31"	
28°	528	Gastaldi - Peugeot 403	10h 36' 32"	
29°	542	Evangelista - Fiat 1500	10h 44' 22"	
30°	406	Galuzzi - Fiat 1500	10h 50' 59"	
31°	446	Reyes - Isard 1204	11h 15' 30"	
32°	544	Soler - Fiat 1500	11h 19' 45"	
33°	467	Lofstado Cooper "S"	11h 26' 3"	
34°	438	Ranno - Fiat 1500	11h 59' 55"	
35°	574	Caselli - Fiat 1500	12h 36' 35"	
36°	538	Bonomico - Fiat 1500	13h 28' 10"	

CATEGORÍA "D"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	630	Santamarina - Peugeot 404	8h 45'	78,614
2°	632	Migliore - Peugeot 404	8h 43' 32"	78,570
3°	648	Oramendi - Peugeot 404	8h 48' 11"	75,770
4°	608	Lagos - Peugeot 404	9h 47' 7"	74,570
5°	636	Lorenzutti - Peugeot 404	10h 51' 22"	58,020

CATEGORÍA "E"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	713	Caballén - F. Must. 64	7h 53' 35"	79,804
2°	712	Grigo - Chev. Super	8h 22' 55"	67,130
3°	708	Sancho - Chev. 40	9h 24' 26"	66,950
4°	706	"Via-Lionetti" - Val. III	9h 41' 28"	64,990
5°	714	Galeano - Chev. 40	10h 17' 40"	61,180
6°	716	Pilagatto - F. Falcon	11h 49' 5"	53,290

CATEGORÍA "E"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
21°	540	Estebáñez - Isard 1204	38h 18' 23"	
22°	568	"P. Zanetta" - Fiat 1500	38h 24' 29"	
23°	450	"L. Martínez" - Peugeot 403	38h 26' 20"	
24°	438	Ranno - Fiat 1500	38h 34' 45"	
25°	418	Domínguez - Peugeot 403	38h 44' 17"	
26°	480	Carretero - Fiat 1500	38h 52' 27"	
27°	518	Mujica - Fiat 1500	39h 1' 23"	
28°	522	Traschi - Fiat 1500	39h 13' 13"	
29°	464	Bruni - Magnette III	39h 22' 12"	
30°	446	Reyes - Isard 1204	39h 32' 32"	
31°	528	Gastaldi - Peugeot 403	39h 3' 33"	
32°	544	Soler - Fiat 1500	39h 45' 15"	
33°	467	Lofstado Cooper "S"	39h 30' 33"	
34°	574	Caselli - Fiat 1500	39h 58' 33"	
35°	542	Evangelista - Fiat 1500	34h 42' 46"	
36°	538	Bonomico - Fiat 1500	34h 47' 40"	

CATEGORÍA "D"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	630	Santamarina - Peugeot 404	25h 8'	112,881
2°	632	Migliore - Peugeot 404	25h 27' 33"	110,800
3°	648	Oramendi - Peugeot 404	25h 43' 36"	109,700
4°	608	Lagos - Peugeot 404	29h 16' 12"	96,613
5°	636	Lorenzutti - Peugeot 404	32h 6' 48"	87,900

CATEGORÍA "E"

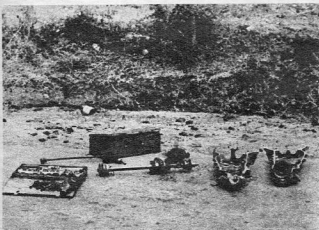
Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	713	Caballén - F. Must. 64	26h 11' 58"	107,723
2°	708	Sancho - Chevrolet 40	28h 22' 29"	99,414
3°	706	"Via-Lionetti" - Val. III	28h 11' 41"	96,613
4°	712	Grigo - Chev. Super	29h 55' 14"	94,303
5°	714	Galeano - Chev. 40	32h 23' 23"	87,128
6°	716	Pilagatto - Ford Falcon	35h 11' 26"	80,219

* Los coches con número impar son de procedencia extranjera.

GP de TM 1965

Los protagonistas...

MISTERIOS DE LA RUTA



Los abandonos fueron numerosos en este IX Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado. Nuestro equipo de reporteros se detenia en el camino apenas detectaba uno de ellos, para averiguar las razones que lo habían motivado. Éstas eran muy variadas: motores truidos, diferenciales rotos, bielas cortadas, etc. En el caso que ilustra la foto, les resultó completamente imposible determinar quién era el desafortunado piloto que rompió todo, menos la caja de cambios y la valija de herramientas.



CIGÜENA TURCA

Antes de largar la tercera etapa vimos a Miguel Ángel Galluzzi esperando ansiosamente una llamada telefónica que había solicitado desde San Juan. Convencidos de que sólo se trataba de un pedido de algún repuesto, no quisimos entrometernos en sus problemas. Mientras se estaba disputando la etapa, los locutores radiales nos sacaron a nosotros y al piloto, de la duda: Galluzzi era papá de una hermosa nena. Su alegría se tradujo en una violenta arremetida, que lo colocó tercero en la clasificación general progresiva de su categoría al llegar a Catamarca. En Buenos Aires visitamos a la pequeña "tuerquita" en el sanatorio donde vio la luz. Se llama Carla y pesa 4.500 kg. Felicitaciones para Galluzzi-padre y piloto. En fin, para toda la familia Galluzzi, verdadera familia de "Tuerca".

LA "SAMARITANA" DEL CAMINO

El Gran Premio tiene muchas facetas. Sabemos de la amplitud de los esfuerzos. De la gama de recursos que se juegan en el transcurso de las seis etapas. Hay en los unos y en los otros razones valerosas. Desde el prestigio deportivo a la defensa de una marca. Vale también en función de nervio motor la amistad que —en este deporte— se da plena. Pero cuando un hombre que realizó una importante inversión en un automóvil de carrera se ve obligado a abandonar en los primeros tramos de la etapa inicial; cuando, además, su nombre tiene eco en el ámbito nacional; cuando se agrega a lo dicho que no es un cultor del sacrificio, hay que razonar dos veces las motivaciones que llevan a PACO MAYORGA a transformarse en la samaritana del camino.

Lo decimos sin ningún tipo de sorna. Con íntima satisfacción. Con la misma alegría con que una decena de competidores de distintas categorías vinieron a comunicarnos... "puede seguir porque Paco Mayorga me dio una mano..." "pensé en abandonar..." pero Paco Mayorga me ayudó y... sigo". Lo decimos porque hay cosas que merecen decirse. Aunque no sean promedios, ni recorridos, ni clasificaciones, ni enfoques técnicos o deportivos. Lo decimos porque queremos que se sepa. Porque mientras escribimos esto, tenemos en la retina, fresca, la imagen de un Mayorga traspirado, lleno de tierra, desgrudado, inclinado sobre un motor enfermo, dando ánimo a quien lo ha perdido, empujando a quien no arranca y ayudando... aquí y allá... a unos y a otros. Dándole una mano al Gran Premio.



DE VUELTA AL TALLER



La suerte no acompañó a Alberto Gómez, quien, al promediarse el tramo que va de San Luis a San Juan, debió ceder a sus otros compañeros del equipo Peugeot el privilegio de colocar a los "404" en los primeros puestos de la clasificación "no oficial". El contratiempo no hizo que disminuyera el amor que el conocido mecánico siente por la marca de su especialidad, y apenas repuesto del disgusto declaró que continuaría en la silenciosa tarea de su taller, para lograr que los Peugeot sigan destacándose en las competencias de Turismo Mejorado.



**“Consolidando
el
esfuerzo”**

5ª

A LA FALDA

por
Miguel
Ángel
Barrau

UN ANALISIS SOMERO: LA ETAPA, LOS HOMBRES Y LAS CATEGORIAS • LO SECUNDARIO Y LO PRINCIPAL • INJUSTICIA EN EL GRAN PREMIO • UNA PIERNA DE ASE... A BARAJA • EL ESFUERZO URUGUAYO • DOMINGO CORZO SIGUE EL GRAN PREMIO • LOS JUEGOS DE EQUIPOS Y LOS EQUIPOS EN JUEGO • ENTRE LAGOS, AGUA Y ENERGIA.



(Arriba) Julio Otamendi, con sus 48 años a cuestas, que riman con el número que le tocara en el sorteo, gana la quinta etapa y consolida la posición del equipo. Se comenta que el número 48 le ha costado 1.000 pesos en una extraña jugada (en Tucumán la quiniela es legal). (Abajo) Casava perdió el guardabarros trasero, y en la etapa a La Falda hizo una carrera para reforzar su posición en la general.

24

Parafraseando aquello de que el Gran Premio comienza en la tercera etapa, no sería tan ilógico insinuar que también termina en la cuarta. Con las variaciones que admite lo imprevisible, al final de “La Batalla” del Gran Premio se ve claro. Con mucha claridad.

Los flojos de espíritu hace rato que se encuentran en sus hogares o se han sumado a la alegre farándula que, alrededor de la Gran Carrera, llega, sacude la amable paz provinciana y se va, dejando una secuela de chirridos de frenos, sinfonías de rebajes e infinidad de sustos. Los que estaban enfermos, han muerto.

Los que quedan descubren, ahora, el espíritu conservador en el juego de los números.

Algunos siguen ganando porque no existe quien haga fuerza. Rogelio Scaramella es un caso patético de un ganador de etapa a quien no le interesaba el triunfo parcial. Ganó, porque no pudo hacer menos. O'Connor, pese a su persistencia en el repunte, tiene el espíritu fuerte, pero la carne es flaca. Ya no dispone con qué

perlear ni en el escenario de la etapa pasada ni en la que se avecina, con la amalgama de salud motora y personal habilidad del auto N° 12. Quizá el más regular y eficiente de todos los inscriptos particulares. Dos horas y media largos lo separaban a Scaramella de su inmediato perseguidor en la General, el N° 52 de “Cardo”, a la finalización de la cuarta etapa. Toda pretensión posterior, que no estuviera basada en su posible claudicación mecánica, es sencillamente un maravilloso vuelo de la imaginación, una expresión de deseos, pero no una contingencia admisible. En la categoría “B”, las cosas adquirirían cierto tono de expectativa... pero...

...la lógica dice que no.

¿Cuánto podía ceder Gastón Perkins al “cucu” de turno, el piloto del auto 273, el uruguayo Enrique Vivot?

Con más de una hora de ventaja en la clasificación general, nuestra estimación de lo que Per-

(sigue en pág. 25)

IX GP de TM: kilometraje, abandonos, descalificados, recargos...

CUARTA ETAPA Kilometraje progresivo

LOCALIDAD	Parcial	Etapas	General
CATAMARCA - Largada	0,0	6,0	2.982,4
Fra. M. Zucchi (Plaza)	11,1	11,1	2.993,5
La Puerta (Plaza)	32,1	42,2	3.233,6
Los Varela (Plaza)	39,0	73,2	3.283,6
Singul	10,3	90,3	3.293,2
Emp. R. Nac. 65 (Pucará)	51,2	141,2	3.233,6
Taf. del Inca (Plaza)	50,0	191,2	3.283,6
Béln	85,0	277,2	3.469,5
San Fernando	90,0	367,2	3.479,2
Buñifin	161	338,2	3.530,6
Empalme R. Nac. N° 63	78,4	416,6	3.610,0
Punta de Balasto	4,0	420,6	3.690,0
San José (Plaza)	19,9	440,5	3.632,9
Sanja María (Plaza)	13,3	454,3	3.660,7
Amasicha del Valle (Plaza)	21,3	475,8	3.668,2
Taf. del Inca (Plaza)	57,0	532,8	3.758,2
Empalme R. Nac. N° 38	60,7	593,5	3.795,9
(Acherar)	11,0	604,5	3.796,0
Famallit (Acceso)	15,4	619,9	3.812,3
Luz (Acceso)	15,4	619,9	3.812,3
SAN MIGUEL DE TU-			
CUMÁN - Llegada	10,0	629,9	3.822,3

RECARGOS ENTREGA COCHES AL PARQUE CERRADO

Nº	CORREDORES	RECARGO
4	Arturo Silva	9'
24	Juan de Dios González	24'
53	Conrado C. Vittorioso	30'
114	Ricardo Elliot	33'
632	Jorge O. Morganti	15'
145	Damián Garau	15'
206	Anselmo Pelayo	12'
240	Domingo O. Fraga	12'
290	Antonio Noves	10'
322	Enrique Graneli	9'
454	Roberto L. Pacheco	1h
487	Carlos Lobato	1h 18'
523	"Eduardo Bruen"	30'
538	Saverio F. Bonamico	6'
540	"Pepe Zanetta"	6'

FUERA DE CARRERA POR NO ENTREGAR EN PARQUE CERRADO (Art. 28°)

358 "Transfer".
298 Héctor L. Gradassi

RECARGOS POR NO PRESENTARSE A SU HORA DE LARGADA (Art. 19°)

RECARGOS POR NO PRESENTARSE A SU HORA DE LARGADA (Art. 15º)		
24	Juan de Dios González	5' 20"
100	Jorge A. Moisés	2' 20"
180	Enrique J. López Aldana	5' 20"
206	Anselmo Manuel Pelayo	9' 20"
443	Carmelo Capasso	10' 20"
532	José Migliore	2' 20"
	Nuncio Pilagatto	2' 20"

ABANDONOS

1. Raúl E. Verbiasky: 24. Juan de Dios González: 50. "Klar": 62. Juan Sampayo: 78. Francisco A. Pardo: 80. José Martín Nelli: 84. Juan Albrecht: 95. Antonio José Mayr: 100. Jorge A. Moisés: 106. Carlos A. Perogio: 114. Ricardo Elliot: 145. Damián Garau: 140. Enrique J. López Aldana: 182. Domingo Corso: 165. Perry Mason: 175. Julio E. Gini: 224. Domingo O. Fraga: 289. Héctor Moras: 274. Hugo V. C. Gariboldi: 420. Roque Namur: 430. Ricardo A. Carranza: 454. Roberto L. Pacheco: 487. Norberto D. Castañón: 495. "Romy": 501. "Eduardo Bruen": 554. Roberto Galuzzi: 628. Manuel González: 634. Ernesto E. Urrutia: 638. Lorenzo E. Aulet

LEGARON FUERA DE TÉRMINO (Art. 25°)

308. Horacio Piaglati: 431. "Grey Rock".

QUINTA ETAPA Kilometraje progresivo

LOCALIDAD	Parcial	Etapas	General
SAN MIGUEL DE TU-			
CUMÁN - Largada	0,0	6,0	2.982,3
Los Tuxtos	22,6	52,6	2.874,9
Las Termas	29,1	81,7	2.994,0
Santiago del Estero	83,8	147,5	3.069,8
Cerrillos	47,4	194,9	3.017,2
Lavalle	27,4	222,3	3.068,6
Frias	49,2	290,5	3.112,8
San Antonio de la Paz	33,4	323,9	3.146,2
Becreo	39,4	363,3	3.135,6
Totoralejos	40,5	403,8	3.230,6
San José	47,9	456,2	3.279,5
Quilino	27,3	483,5	3.305,8
Doñán Punes	29,9	513,4	3.350,7
Empalme R. Nac. N° 9	49,2	560,6	3.381,9
Jesús María	22,5	583,1	3.405,7
Ascochinga	18,6	601,6	3.424,3
Emp. R. Nac. N° 156	38,9	641,7	3.464,0
La Falda - Llegada	19,3	652,0	3.474,3

FUERA DE CARRERA POR NO ENTREGAR EN PARQUE CERRADO (Art. 28°)

466 "Botafogo".

LEGARON FUERA DE TÉRMINO (Art. 25°)

220. "Rivero-Pereyra".

RECARGOS ENTREGA COCHES AL PARQUE CERRADO

Nº	CORREDORES	RECARGO
10	Miguel Oscar Moscuén	45'
26	Jorge Alberto Maggi	9'
102	Juan Carlos Cúpolola	1h 3'
242	Dovilio R. Calcagno	6'
107	Julio A. Tóvere	12'
438	Ernesto Ranno	9'
480	Miguel A. Carretero	24'
512	José Lonsa	6'
542	Humberto Evangelista	48'

ABANDONOS

66. Heriberto Estebanes: 84. "Monsu. Mi. lla": 97. Francisco Orano: 224. Nicolás Arias Urbirru: 218. Julio Dante Muñoz: 516. Eduardo Miller: 518. Martín M. Mu-

jica: 518. Ricardo J. Castaldi: 538. Saverio F. Bonamico: 562. "Larry": 577. Ricardo Boschi: 638. Lorenzo E. Aulet: 713. Oscar Cabalén.

SEXTA ETAPA Kilometraje progresivo

LOCALIDAD	Parcial	Etapas	General
LA FALDA - Largada	0,0	0,0	3.474,3
Cosquín	17,9	17,9	3.482,2
Rialet Masau	5,2	26,1	3.500,4
Villa Carlos Paz	11,3	37,4	3.517,4
Bilurc. Ruta Nac. N° 20	11,3	56,4	3.528,7
Ala Gracia	29,7	78,1	3.552,4
Despedaderos (Acceso)	20,2	128,0	3.602,9
San Agustín	27,3	155,3	3.629,6
Bilurc. a Almaluerite	13,6	168,9	3.643,2
Río Tercero	15,9	184,7	3.659,0
Tancaha (Estación)	31,2	215,9	3.690,2
Batucación a Dalmacio	25,6	241,5	3.715,8
Vides Sárdida	39,9	281,4	3.752,7
Villa María (A.C.A.)	27,7	309,1	3.733,4
Ballesteros (Acceso)			

Bel Ville	27,9	337,0	3.811,3
Leones	38,2	375,2	3.840,4
Marcos Juárez (Acceso calle Tucumán)	18,1	393,4	3.867,7
Camilio Aldao (Plaza)	59,2	452,6	3.926,9
Corral de Bustos (YPP)	22,4	475,0	3.948,3
Acceso a Cos. Progreso	8,9	483,9	3.950,2
Cavanagh (Acceso)	24,6	508,5	3.982,8
Empalme a Ruta Nacional N° 8 (Arias)	17,4	525,9	4.000,2
Venado Tuerto (YPP)	42,4	568,3	4.042,6
Hughes	62,8	630,9	4.105,2
Colón (Acceso)	17,4	648,3	4.122,6
Pergamino	62,6	710,9	4.185,2
Arrecifes (A.C.A.)	51,7	762,6	4.236,9
San Antonio de Areco	63,9	826,6	4.298,9
Pilar	59,9	886,6	4.350,9
BUENOS AIRES - Lleg.	59,8	946,4	4.413,7

RECARGOS ENTREGA COCHES AL PARQUE CERRADO

Nº	CORREDORES	RECARGO
10	Conrado Vittorioso	51'
176	Carlos A. Paoloni	1h 15'
302	Juan Carlos Almondo	42'

RECARGOS POR NO PRESENTARSE A SU HORA DE LARGADA (Art. 19°)

Nº	CORREDORES	RECARGO
123	Pedro Panelli	1' 20"
178	Carlos A. Paoloni	2' 20"
438	Ernesto Ranno	4' 20"
443	Carmelo Capasso	2' 20"
480	Miguel A. Carretero	27'

ABANDONOS

4. Arturo Silva: 6. Carlos A. Ferreira: 36. Jorge A. Maggi: 68. Norberto J. Labayan: 123. Pedro Panelli: 132. Carlos S. Rodri. gués: 176. Carlos A. Paoloni: 278. Enrique Vivo: 296. Julio César Castellani: 406. Miguel Angel Galluzzi: 415. "Pitty Block": 418. Francisco Domínguez: 432. Eduardo Graneli: 478. Mauricio Franco: 480. Miguel Angel Carretero: 490. Eduardo P. Boyad-jan: 568. "Pepe Zanetta".

ese pedazo de trapo que nunca se encuentra...

...lo soluciona ESTOPA de ALPARGATAS. Cuántas veces Ud. necesita limpiar algo y no encuentra con qué! Cuando se le ocurre "investigar" en el motor de su auto... cambia una rueda... decide limpiar las herramientas o dar una "repasada" al coche después de lavado. En esos casos, para Ud. hay algo que es justo lo que le hacía falta: la ESTOPA de ALPARGATAS, suave, absorbente, práctica, económica. Limpia a fondo, saca lustre sin rayar. Es muy cómoda para tener en el baúl de su auto o en el garage.



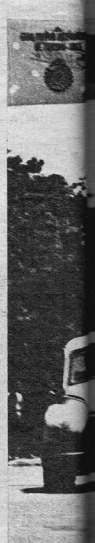
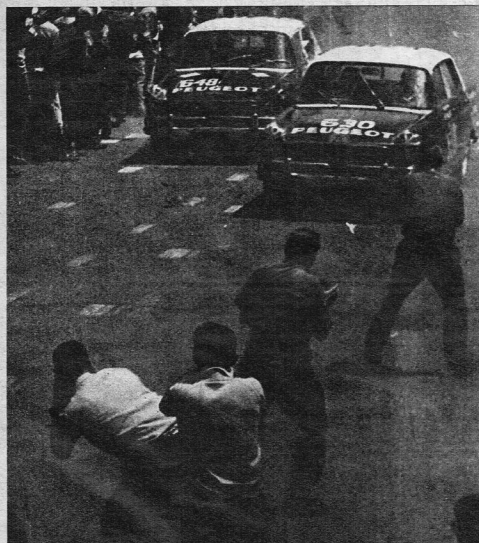
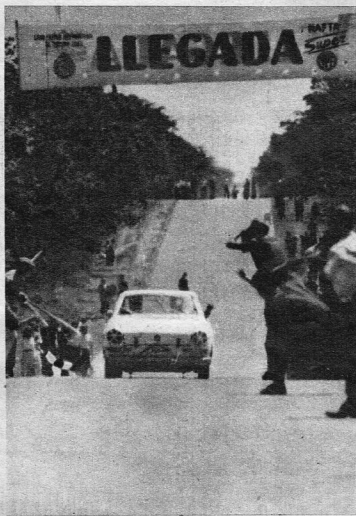
úsela desde ahora!

Viene en prácticos farditos de 1 kg. Pídelo en almacenes, ferreterías, supermercados. Y ahora también en estaciones de servicio.



FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S.A.I.C. - Olavarría 1256 - T. E. 21-0041 - Buenos Aires.
Empresa privada al servicio de la comunidad desde 1885

ASÍ LL

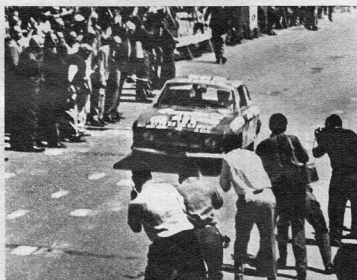


EGARON

LLEGADA



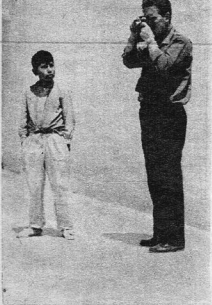
LLEGADA



GP de TM 1965

Los protagonistas...

DOS ADMIRADORES
DE GASTÓN



LOS ACCIDENTES NO SON PRIVILEGIO DE LOS CORREDORES

El recorrido del Gran Premio es, sin duda, un trazado difícil y peligroso, y no son los autos de los participantes los únicos en experimentar, como lo prueban los dos documentos fotográficos que ilustran esta nota. En la fotografía de arriba vemos una de nuestras camionetas con el parabrisas destrozado. El ripio no respeta ni siquiera a los representantes de la prensa. En la de la izquierda vemos a uno de los auxilios del equipo Fiat Sergi, que, a juzgar por su aspecto, es más la ayuda que necesitó que la que pudo prestar.

La figura de Gastón Perkins es una de las más queridas de nuestro TM. En Catamarca, nuestro fotógrafo descubrió a dos de sus inimitables admiradores. El primero de ellos es bien conocido por los lectores de AUTOMUNDO: Horacio Stevens, director técnico del equipo de carreras IKA, fue sorprendido tomando una foto al piloto de su equipo. El otro es un pequeño letradito rioplateo de 13 años de edad, que año tras año espera el Gran Premio para ver pasar a Gastón con su "maquinilla blanca y pequeña": "Todos los años lo saludo cuando pasa por mi pueblo, y él me contesta agitando la mano".

"ANATOMIA" DEL MAS PEQUEÑO



En AUTOMUNDO N° 30 publicamos "Anatomía de los autos del Gran Premio". En la descripción de las características técnicas de los mismos omitimos las del B.M.W. Isetta 300 coupé, ya que por razones de espacio nos vimos obligados a dar solamente las de los modelos que suponíamos tenían mayores posibilidades. Sin embargo, las performances del único Isetta 300 inscripto, perteneciente a Domingo Mario Corzo, nos demostraron que sus posibilidades estaban a la par de las de otros coches de la categoría "A", que habían sido incluidos en dicho cuadro al completar las primeras tres etapas. A raíz de un percampe mecánico se vio obligado a abandonar en el transcurso de la cuarta etapa.



LAS GALLINAS DE SANCHI ANDAN SUELTAS

Andrés Sancho se encontraba ante una disyuntiva: perder algunas gallinas o correr el riesgo de romper el parabrisas en los caminos de ripio. Sabiamente, decidió proteger el parabrisas. Esperamos que el nutrido grupo de sus admiradores colabore para reponer las gallinas perdidas, como señal de reconocimiento a la brillante actuación del piloto.

5ª A LA FALDA

(viene de pág. 24)

kins podía resignar, oscilaba entre los 15 a 18 minutos, para así, con tranquilidad, emprender el regreso final con la victoria —una vez más— en el bolisillo.

Pero el eterno abonado al primer puesto permitió que sólo seis minutos fuera la luz que, a la llegada a La Falda, separaba el Saab 96 Sport del más modesto Gordini 1063. Consecuencia: cuando la bandera argentina lance a la competencia la categoría "B", Gastón Perkins, en ese momento, estará ganando el Gran Premio por más de una hora.

El mismo subtítulo coincide con lo que nos ha sido posible observar en la categoría "C".

La lógica dice que no.

La lógica separaba al puntero de la categoría, "Larry", del Alfa Romeo Giulia GTA del bionimo uruguayo "Lepro-Olmado". Entre éste y aquél se escalonaban María y Boyadjian, 31 minutos de diferencia cuando entraba a jugar el escenario propio a Lepro y la distancia, al final de la competencia, superaba los 1.400 km. La lógica decía que no, pero "Larry" decidió jugar la suya. El precio pagado fue total. El abandono en Ascochinga.

Lepro, mientras tanto, sufría los dolores de un piso inoportuno a la delicadeza de su pura sangre. La última trepada, en las cerranas cordobesas, acusaba desvíos pronunciados en un piso sin colchón, en el que las piedras mandaban el balleteo del tren trasero, con las consecuencias suponiendo en transmisión y suspensiones.

En el caso del uruguayo, el tren trasero íntegro perdió la sujeción normal y la dificultad de tenida experimentada por el volante fue notoria. El equipo de auxilios se prepara para reintegrar el Alfa en los 20 minutos reglamentarios, a sus condiciones habituales de marcha.

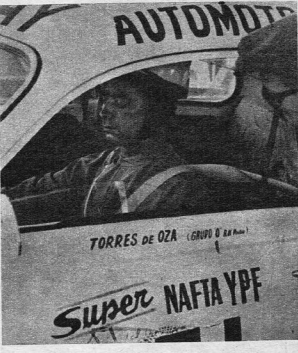
De lograrlo, y eliminado "Larry" del panorama, se oponen, al triunfo del uruguayo, María y Boyadjian. Con sólo 15 minutos para jugar, en más de 900 km, la resistencia, si bien puede ser tenaz, no creemos que alcance la efectividad deseada. Aquí, nuevamente, la lógica dice no.



Durante toda la competencia, Ferras compensó la velocidad de que carecía con un extraordinario ritmo en el sinuoso, donde logró estrechar diferencia con quienes se le disparaban en el llano.



Paralelo. En la cornisa, en el llano, en el ripto. Petrabissi podrá no tener velocidad, pero la tiene para arriba, para abajo y para cualquiera de los dos costados. ¿Acaso es poco todo eso?



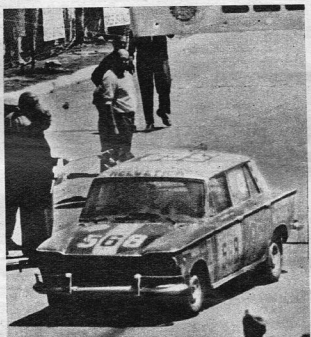
"Torres de Oza" era el único Saab predestinado a no llegar, ya que su misión lo condenaba a ser canibalizado frente a la rotura de cualquier otro integrante del equipo. Fue el único que llegó y Arrecifes.

En la que se elige QUIEN y no CON QUÉ...

...en aquella en que la hegemonía de los Peugeot 404 no pudo discutirse, por que no hubo quien la discutiera, las cosas suceden con la normalidad acostumbrada. Esta vez fue Otamendi sobre Santamarina; en la próxima, lo que el stable Directeur d'équipe disponga.

La pequeña ironía es amable, y quien esto escribe no puede menos que, en La Falda, aunque podría haberlo hecho mucho antes, extender la cordial felicitación de ALICORNIO a los volantes que integran el equipo, a sus directores, mecánicos y auxilios...

Claro que algo nos queda en el tintero. Guillermo Lagos merece un párrafo aparte, ya que se encuentra aparte, aunque comparte la cuidad que no se discute. Tanto el piloto, como el quien representa, Agua y Energía, merecen la mayor o menor distinción que puedan brindar estas líneas por un trabajo equilibrado, sin desbordes, parejo y eficiente. Para aquellos que no creen, hagan como el Apóstol Tomás: toquénelo y estarán convencidos. Un ente etéreo, hacer las cosas bien y cuidar el material. ¿Es poco eso?



Tardó en despertarse. Cuando lo hizo, le brillaron los ojos y todas las agujas se inclinaron a la derecha. "Pepe Zanetta" nos hizo recordar a aquel temor retirado que, en una oportunidad cualquiera, "canta como los dioses".



Boyadjian llegó a La Falda como un verdadero triunfador. Si bien no pudo ganar la etapa, a la suma de tiempos estaba primero en la clasificación general. Paradojas que se dan en un Gran Premio...

Donde segundas partes son buenas...

...es en la categoría "F". La segunda edición de Sancho nos muestra cómo se siguen los pasos fraternales.

El abandono de Cabalén, producido por rotura de una cañonera, luego de haber cambiado diferencial —nuevamente— en Santiago del Estero,

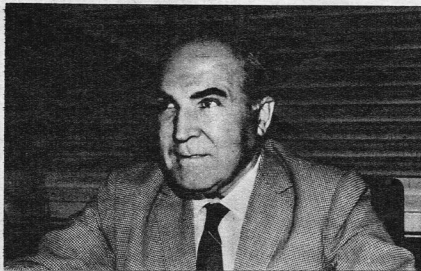
(sigue en pág. 32)



El piloto del 273, Enrique Vian, demostró precisamente eso, que estaba vivo. Mucho tuvo que luchar Gastón Perkins para que la diferencia que lograra sacarle al uruguayo no excediera de los márgenes prudentes.

Los protagonistas...

UN PRESIDENTE FELIZ



La expresión del doctor César Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, revela la satisfacción de la misión cumplida. El IX Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado ha sido otro éxito del ACA en materia de organización deportiva. ¿Será el futuro presidente de la FIA? Sería un bien para nuestro automovilismo y para el deporte mundial.



LA TRANSMISIÓN QUE POCOS ESCUCHAN

El servicio de informaciones directo que el ACA mantiene constantemente con los comisarios de etapa se efectúa con un equipo de radio cuyo principal responsable es el Capitán de Navío Ing. L. M. Gianelli. Para emergencias especiales, este servicio utiliza un sistema secreto de claves, y en base a sus comunicaciones se compilan las planillas oficiales de control, de resultados de etapa y de sanciones previstas en el Reglamento.



DOS PROFESIONALES "TUERCAS"

El doctor Horacio Rivarola (h.), presidente de la Comisión Deportiva Automovilística, y el escribano Enrique Ghezzi, presidente de la Comisión de Carreras del ACA y director general de la prueba, se olvidan de sus ocupaciones profesionales. Ghezzi llama irónicamente "La Voz" a su escribano, que, por su ausencia, desde la largada del Gran Premio se transformó en "La Parálitica". Rivarola, por su parte, durante el Gran Premio cambia su habitual papel de abogado defensor por el de juez de última instancia... en materia deportiva, por supuesto. Son los responsables máximos del respeto al reglamento y del mejor desarrollo.



LOS DUEÑOS DEL TIEMPO

Arnaldo (Zupardi) y María hacen los encargados de confeccionar las planillas de los tiempos parciales y totales de los competidores. De sus manos salen los tan esperados: cifras que determinaban la posición de los pilotos de las distintas categorías.



TRAZANDO LA RUTA

La elección de la ruta del Gran Premio es una tarea larga y complicada. El departamento cartográfico del ACA tiene a su cargo la difícil tarea del reconocimiento de la ruta, control del kilometraje progresivo y de la final compilación de los hojas de ruta, en las que consignan el estado de cada tramo del recorrido y dan referencias completas, facilitando la tarea a los pilotos, aun a aquellos que tienen la precaución de recorrer antes el camino para confeccionarse una hoja de ruta propia.



"EL PETISO" Y SUS MUCHACHOS

Héctor Staffa, el popular "Petiso", cuyos amores están más orientados hacia el rugby que hacia el automovilismo, es el jefe de la División Carreras del ACA. A sus órdenes trabajan los encargados de confeccionar las planillas de resultados y los comunicados oficiales de prensa. Con el trabajo, además, el equipo de la oficina de Carreras, cuyos integrantes no tienen horarios; durante el período de organización y desarrollo del Gran Premio esta oficina consume, aproximadamente, unas quinientas mil hojas de papel de oficio y unos mil quinientos "estensi". De esta repartición sale la "palabra oficial" para todos.



PERIODISTAS EN EL ACA

Los representantes de los distintos órganos de la prensa esperan impacientes los resultados de los cómputos de la Comisión Deportiva. Apenas recibidos éstos, confeccionan en las mismas oficinas del ACA, sus informes y los transmiten telefónicamente a las redacciones respectivas.

EL GRAN PREMIO Y EL TURISMO

Enrique González Vidal, miembro de la Comisión de Carreras del ACA, posee el don de la ubicuidad. Para él, el Gran Premio no es una competencia más, sino una combinación real del automovilismo deportivo con el turismo nacional. En efecto, el Gran Premio, en sus nuevas ediciones, ha demostrado a los automovilistas argentinos que en nuestro país no existen caminos intransitables.



EL "SÚPER" AUTOMOVILISTA JORGE CUPEIRO OPINA:



"La funda
para automóviles
SUPERFUND es... Súper!"

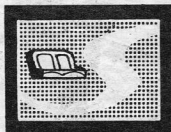
SUPERFUND, la funda
cuya superioridad
está garantizada
por la famosa calidad de

PLAVintex

el moderno plástico
textil de PLAVINIL. Hermosos
colores, diseños exclusivos
y para mayor comodidad
COLOCACIÓN
INSTANTÁNEA!
Auto con SUPERFUND?
Auto renovado
y más valorizado!



Ganó la CINTA AZUL
de la popularidad



SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMÓVIL

GIORDANO Y POGGIO S.R.L.

ALSIÑA 2761/65 - 93-6871 - 97-3211 - BUENOS AIRES

Ritzeni S.A.

CASA CENTRAL:
INDEPENDENCIA 1326-30 Tel. 37-3863/6255-38-5578/8647
SUCURSAL VTE. LÓPEZ:
Avenida MAIPÚ 656-Tel. 795-6558/6949/8390

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE **PLAVintex**



Desde Tucumán hasta La Falda, Maneglia y Marín transformaron el GP en una cuestión personal. Llegaron juntos, a escasos metros. Ambos cumplieron con sus partidos.



Lagos quiso darse el lujo de recorrer la vuelta: lo que todos los corredores desean en Pilar al momento de largar. Conserve su auto perfectamente, y en La Falda todavía estaba "de fábrica".



El anónimo acompañante, con la clásica "hoja de ruta", en su último trabajo del día. Todos sus colegas lo mismo: la atletica carrera hasta el palco de control. Después, el descanso.



20 minutos para las reparaciones y, en realidad, son pocos. Cuálquier otro lapso es bueno para ultimar detalles. Así aprovecharon los momentos antes de largar en Tucumán.



No fue un cheque ni un montañazo, sino, simplemente, que se soltó el capote y el viento lo aballó con violencia contra el parabrisas, que quedó completamente fuera de uso. En los 20' de reparaciones fue todo sustituido.



Andrés Sancha largó de Tucumán ya resignado a seguir al Mustang de Cabalén hasta Arrecifes. En La Falda vislumbró la posibilidad de ser ganador. Se dio con todo y lo consiguió con cruces.

5ª A LA FALDA

(viene de pág. 20)

nos habla de aquellas cosas que tuvimos oportunidad de puntualizar al término de la primera etapa. Piloto y acompañante nos dijeron de su experiencia: "No íbamos a fondo. Nunca lo exigimos demasiado. La verdad es que el Mustang pedía más y más. Iba suave. Tendremos que encontrar la solución a ese tren trasero". Pero antes de ello, cuando el piloto del 713 nos superó en el camino, luego de su larga y forzada detención en Santiago del Estero, tuvimos la impresión de que el Cometa Haley había regresado a la Tierra y nos barría con su cola. Cabalén nos superó a chiquientosmil kilómetros.

Como no podemos, ni debemos dudar de sus declaraciones, nos queda el afirmar —si no fondeaba—, acordándonos de aquel pariente brasileño: "O carro do Cabalén, o terror das ruas, o mais veloz do globo...!!!!" O, de la otra forma: "o globo más veloz do Cabalén".

El cordobés reía, pero con los ojos tristes. El país lo comprende. Solamente aquellos que miran el automovilismo en función a otros valores, muy respetables, por cierto, pero distintos, no entienden nada.

Pero... ¿cómo nos hubiéramos sentido todos, en nuestro fuero interno, al ver a un gran volante regular la marcha de un gran auto y ganar paseando? Creemos que el popular cordobés quiso mostrar qué podían hacer ambos —piloto y auto—, pero quiso mostrar lo mejor que podían hacer. Quizá tengan razón quienes afirman que no ha sido una carrera inteligente, pero no hay duda que la tienen quienes sienten que ha sido una carrera honesta, tanto hacia el auto que se manejaba, como hacia el localismo que, informal pero emocionalmente, se representaba.

Las injusticias del Gran Premio...

...son proverbiales. El mejor de los Morris Cooper S, pilotado por Edgardo Boschi, se plantó. Frente al acceso a Santiago del Estero un pistón no quiso más. Fue la definitiva detención, la injusta contrapartida a un esfuerzo que, etapa tras etapa, adquiría mayor notoriedad. Luego, lo de "Cacho" Pangio. Que un desperfecto mecánico, consecuencia del maltrato, pere un auto, bueno... nos queda el encogimiento de hombros. Que un montañazo coloque el imprimatur a un abandono, nos deja con la reconvencción a flor de labios...

Pero que la paleta de ventilador se desprenda y con esa acción, anula, todo lo que el piloto y auto jugaron en la tercera y cuarta etapa, las más difíciles, las más bravas y las mejor corridas, nos reencuentra con aquella vieja expresión: "El Gran Premio es la carrera más linda y más injusta del mundo".

Pero es el Gran Premio. Dura lez, sed lez.

Una pequeña máquina...

...sigue el Gran Premio. Tiene 300 cc. Es el Isetta de Domingo Corzo, que llegara 20 minutos tarde al parque cerrado en Tucumán, y que sigue mostrando su peculiar figura por el camino de la Gran Carrera. También en esa constancia, en esa ingenuidad, en esa honradez, y en ese espíritu, se cimienta nuestro automovilismo.

El "Bocha" González, delante nuestro, le preguntó:

"—Decime, Corzo, ¿por qué corrés con un Issetta?"

Este, sin que se le moviera un pelo y con la entonación de voz más natural del mundo, le contestó:

"—Porque es lo único que tengo..."

Luego, en Buenos Aires, le contaré la historia. Hasta entonces.

Los protagonistas...



Catamarca: acuartelamiento. Al día siguiente, el toque de diana despertaría a los motores, para continuar el "paso redoblado" hasta Tucumán. El centinela, alerta, vela por el descanso de las máquinas reclutas para que ningún comando "infiltré" cuerpos extraños en las filas.

ORDEN CERRADO



PAISAJE DE CATAMARCA



4ª etapa del G.P.T.M.: "Un pueblito aquí, otro más allá, y un camino largo que baja y se pierde..."



DOS ESPECIALISTAS DEL TURISMO MEJORADO

Rodríguez Canedo y Saccomano iniciaron la competencia al volante de dos Fiat 1500 C. Mientras el primero de ellos se vio obligado a abandonar en la primera etapa, el segundo vio esfumarse sus esperanzas, en la ruta a Tucumán, por una de esas fatales "insignificancias". Ambas figuras son muy queridas en el ambiente automovilístico por su seriedad y espíritu de colaboración.

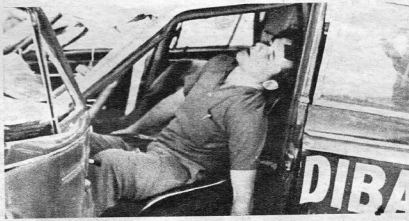


ESPERANZAS FALLIDAS

Héctor Marcial Fojo vino a correr el Gran Premio con una sola intención: ganar en su categoría. Sus anteriores performances en nuestro medio lo autorizaban a pensar, seriamente, en una victoria final. Sin embargo, el destino no quiso que fuera así. En la fotografía lo vemos con nuestro enviado especial, analizando las causas de su deserción. Fue una verdadera lástima, porque, de no haber abandonado, nos hubiera regalado con una lucha sin cuartel con el equipo Gordini.



UN
"VIRULO"
SUPERLATIVO



Durante el desarrollo de la tercera etapa, el Fiat 1500 de Oscar Machionato Oddo sufrió un vuelco, que determinó su abandono. Quise salir ganando no sólo fue el chapista sino también el conductor que, milagrosamente, salvó su vida. El "herido" de la ilustración de la derecha, no es tal, sino simplemente un fotógrafo que fatigado por el extenuante trabajo, adoptó el destruido vehículo como precario dormitorio.



Prefiera
lo mejor

ACUMULADORES
Willard

OSTILIO BOCCI S.A.

Maipú 471 5º piso

T. E. 32-4729/0852

Ba. As.

IX GRAN PREMIO T M 1965

6^a

por Miguel Ángel Barrow

A ARRECIFES



"Rumbo a casa"

CUATRO ESPECTADORES Y UN DUELO • LA ARREMETIDA FINAL • MIRANDO A TRAVÉS DEL FILTRO. • AUTOS QUE SÍ Y AUTOS QUE NO • LLEGAR... **AUNQUE SE ARRASTRE** • LA ALEGRÍA URUGUAYA • UN ANÁLISIS SOMERO • CATEGORÍAS Y FUTURO.



Dante Caselli, el italiano veterano de tantas vueltas en ruta, toma una de las últimas curvas, en camino a Arrecifes. Recordamos: el letrero de Automundo era bien visible. Nos saludó. Se "tragó" el perfil.

Casi todo estaba dicho. No hacía falta mucha cerebración para ubicarse, sino, más bien, equilibrio.

El equipo Saab, en una estupenda demostración de combatividad deportiva, anunciaba que pelearía palmo a palmo la última etapa. Dados los índices —que, por lo ya transcurrido, podían jugarse en el no tan imaginario tablero de ajedrez del tramo final—, el esfuerzo —a nuestro juicio— estaba condenado al fracaso.

Donde la brillantez de la lucha prestaría un marco emocional, pocas veces logrado en una carrera de las características de resistencia de un Gran Premio, sería —a no dudarlo— en la categoría "C".

El resultado, para quienes nos gustan los relojes, las planillas y los lápices, no era un misterio. Estaba únicamente condicionado a factores de resistencia mecánica. Dentro de ello, también, debían valorarse los esfuerzos ya realizados.

Tan incomprensibles nos resultó la actitud de "Larry" al final de la quinta etapa, como el plan de Boyadjian para la última. Creemos que el desbalance entre lo subjetivo y aquellos valores impuestos por la razón de las cosas puede conducir a un aplauso momentáneo, a una efervescente popularidad producto de lo sensible, pero difícilmente pueda provocar resultados con sentido de permanencia.

El escenario de la sexta y última etapa facilitaba la puesta en escena de las condiciones por la que el Alfa Romeo Giulia Sprint GTA se ha hecho famoso.

Dejando a un lado todo cuanto podemos decir, en verdad y en honor, de los preparadores argentinos, la situación presentaba desnesives no

(Pasa a pág. 36)

Los protagonistas...



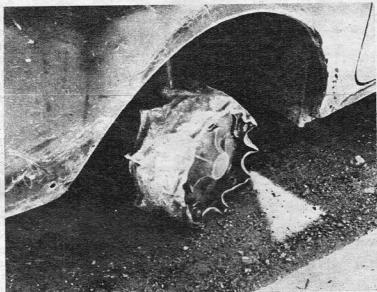
"LARRY" EN CUARTA HASTA TUCUMÁN

El "hombre" de la cuarta etapa fue "Larry". Los caminos de cornisa permitieron, al brillante corredor, demostrar su experiencia, lo que no había logrado hacer en los caminos llanos, frente a máquinas más potentes. Los tramos de montaña son la "prueba de la verdad" del Gran Premio. Su Fiat 1.500 "C", N° 562, no tuvo miedo a la verdad.

ARREANDO UNA TROPILLA DE 44 CABALLOS



Los Grandes Premios, como las grandes catástrofes, sirven para demostrar la solidaridad humana. Un grupo de vecinos de Catamarca arrea los 44 rebedos cabales de un Auto Unión, que, fatigados por el exhaustivo recorrido, se niegan a seguir trotando.



RENGO DE GRAN CORAZÓN



Durante la cuarta etapa vimos el coche número 20, un Isard 700 perteneciente a Enrique L. Beovide, oficial de auxilio. Poco a poco, el auto fue desmantelado para ofrecer a otros participantes, que aún se encontraban en carrera, repuestos que los eran indispensables... hasta el neumático delantero izquierdo. Fue así que, al llegar a Tucumán, la llanta correspondiente había quedado reducida a la mitad de su diámetro normal, luego de recorrer kilómetros y kilómetros "renqueando".



"VEDETTES" EN LA PASARELA

El parque cerrado de Tucumán sirvió de escenario para el "show" en gira: "Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado". Hasta ese momento, las principales "vedettes" del elenco eran: el Ginetta G1A de "Lepo-Olivado" (429); el Peugeot 404 de Otamendi (648); el Peugeot 404 de Migliore (632); el Ford Mustang de Cabalén (713) y el Peugeot 404 de Santamarina (636). La empresaria, Boda Fortune, todavía no había decidido quién iba a ser la "estrella" del espectáculo.

HAY TIEMPO PARA TODO

Ningún obstáculo del camino se le escapó a Oscar Cabalén. Ni la presencia del fotógrafo, a quien el brillante piloto cordobés saludó afectuosamente a su paso por las cercanías de San Juan.



AMENIZANDO EL CAMINO

Las dificultades del camino parecen no haber resultado suficientes para divertir a Uccellini, el acompañante del piloto uruguayo Foja, y uno de nuestros fotógrafos lo descubrió, durante el transcurso de la segunda etapa, sincronizando un programa radial. La velocidad con que pasaron frente al cameraman, no permitió a este determinar si se trataba de la transmisión de las alternativas de la prueba o de un programa musical, pero la sonrisa de satisfacción del copiloto nos hace inclinir por la primera hipótesis, ya que hasta ese momento encabezaban la clasificación de su categoría. Pocos kilómetros más adelante, una biela rebeldía borró la sonrisa de los labios de Uccellini.



Quinientos metros después habían cambiado las cosas. Luego, al superar la "S" mientras tiraba en tercera, dejó al puntero en el camino. En la sexta etapa, el resultado de sus cálculos encontró el premio.



El popular "Bocha" González, popular entre uruguayos y argentinos, realizó una carrera que satisfizo plenamente a Horacio Stiven. También al proveedor de neumáticos, a juzgar por la pila en la que se apoya.

6ª a ARRECIFES...

(Viene de pág. 34)

alisables ni mediante la habilidad, la audacia ni, aun, la temeridad. El peso de la responsabilidad se hizo sentir en el piloto del Fiat 1500. Lo notamos nervioso y sensible. Sería tremendamente injusto no decir que también, ya en la ruta, lo vimos "camponesísimo". También a nosotros se nos contagió la emotividad que trasuntaba su actitud, la garra del hombre, en pelea no tanto contra el adversario, sino contra la desventaja.

En la categoría mayor...

...La orden era calma. El esfuerzo y el rinde del equipo Peugeot, merced al comienzo del Gran Premio por el espectacular accidente de Papini y luego por las inevitables eventualidades de la ruta, merecía un final acorde con lo demostrado.

Aunque pareciera increíble, los nervios también habían trasadados dentro de los integrantes del equipo.

El doctor Raúl Fernández Aguirre, su director, lo tradujo con las siguientes palabras:

—Tranquilidad. Si hace falta, tapen todo el instrumental y hagan la etapa en "turismo veloz".

36

Lo dicho, dicho en solfa. Pero con un evidente sentido práctico ya se había arriesgado lo necesario. Lo importante, ahora, era el premio. No el que otorga el Automóvil Club Argentino. El otro. El importante. El que justificaba la presencia de directivos de Peugeot-Paris —los únicos de corbata y saco— en las tenidas de los finales de etapa. No se crea que el tono es de crítica. Por el contrario, es de aplauso. Aplauso hacia todos aquellos que, de una forma u otra, tuvieron algo que ver en la actuación mejor orientada de la Gran Carrera. Aplausos hacia los pilotos que la posibilitaron. Aplauso hacia quien tuvo el buen tino y la fe necesaria para no conformarse con un triunfo, sino el triunfo.

Hemos mencionado a Papini y su vuelco. No volveríamos sobre el episodio, desagradable eventualidad de un deporte riesgoso, de no haber trascendido el comentario inveraz, injusto, que —al menos— ha de crear un sentimiento de incomodidad a los afectados.

La versión trascendió al término de la primera etapa. "Papini había sido tocado por otro auto al entrar en la curva".

Al arribo a San Juan, el cuento era ya más jugoso: "Mientras Papini volcaba, dando tun-

bo tras tumbó, fue chocado en el único lugar sano que le quedaba al auto, el piso, por el competidor que venía detrás de él". Fuimos al parque cerrado. Verificamos en detalle el auto de Jorge Boer, que en esa etapa —por 4 minutos— no lograra clasificarse, merced así el equipo que *Agua y Energía* colocó en la ruta. ¡Qué gusto da decirlo! Lo repetiremos. El equipo que *Agua y Energía* —una entidad estatal que comprende y apoya el deporte— colocó en la ruta.

El Peugeot del gordo Boer, que llevaba de copiloto al muy famoso Tony Winter —ni él sabe cuán famoso es... "Lo dijo Tony Winter... palabra sagrada"— no presentaba el menor rasguño. De adelante, de atrás, de los costados.

No contentos con ello, ubicamos a piloto y copiloto. Les preguntamos. Nos respondieron. He aquí la fidedigna versión de lo ocurrido: "Íbamos a la cola de Papini. Veníamos así desde hacía una veintena de kilómetros. Los autos viajaban más o menos igual. Al acercarnos a la curva, Papini nos señaló la misma con su luz de giro. La abordamos a 170 km/h, más o menos. El entró muy ceñido, pero no cortó la banquina..."

"Quizá por no tirarnos tierra y piedras", acota Tony Winter.

La verdad es que se cruzó, bien delante nuestro. Fue de la banquina izquierda a la derecha. Luego se trabó. Clavó la punta y se elevó en el aire. La sucesión de tumbos fue espantosa. Tengo aún grabados en la memoria los trozos de auto que se despedían y pasaban rozándonos. La goma de su parabrisas, hecha un ocho quedó sobre el nuestro. No es que lográramos evitarlo por pericia. Fue por suerte. Porque Dios lo quiso. Cuando cayó sobre la banquina, Tony miró hacia atrás. Había mucha gente, autos y equipos de auxilio. Con un nudo en la garganta seguimos en carrera."

La pregunta era de rigor...

—¿Alcanzaron a tocarlo en algún momento?

La respuesta fue inmediata...

—¿Crees que estaríamos aquí...?

Un pensamiento común...

... "llegar, aunque sea arrastrándose". Sobre todo, en la más pequeña de las categorías, donde la vejez de los elementos mecánicos va dejando su huella. Lástima de categoría. Lástima porque fue la que nos dio mucho de los pilotos que hoy hacen "los números" en las categorías mayores. Lástima porque algunos, que siguen siendo borregos, se olvidan que salieron del mismo corral y, por lo que demuestran, podían haberse quedado en él o, al menos, "hacer un paquecito y guardar donde corresponde" las indirectas y las pallas dirigidas a quienes tienen 30 km, menos en los autos pero, en algunos casos, 30 km más donde se tienen que tener. Son pequeñas cosas que molestan. Pero pequeñas.

Lo importante está en otro costal. En el entusiasmo que no logra actualizar lo viejo, pero que impulsa a seguir, aunque sea arrastrándose. Que logra concretar un Gran Premio, sin auxilios, sin repostos, sin ayuda, sin aplauso, sin reportajes en las radios, sin reservas en los hoteles, con perros que los ladran en su permanente trajinar en las rutas abiertas al tránsito y con algunos auxilios, payasos del camino, que reflejan la potencia de sus motores —traída en piedras y tierra— en trompas y parabrisas de quienes pelean lo suyo, que es tan importante como lo de ellos.

¿Es que el Gran Premio no tiene categorías?

¿O es que no tienen categoría algunos que van al Gran Premio?

C'est la difference... forma u otra, debemos enfocar con claridad la que, para algunos, es una pequeña tragedia. La categoría "A" muere... lentamente, de consunción. Sin importación, sin fabricación, la que fue semillero, la más barata entre lo que es muy caro, está sien-

do copada por quienes, en muchos casos, fueron los anónimos creadores de éxitos pasados. Pero ni ellos pueden mantener en pie lo que comienza a tener los pies de barro...

¡Bravo Scaramella! De punta a punta, con esa sola rueda que Roth logró introducir en la primera etapa... Pero... ¡bravo! también para O'Connor, el hombre del guadal, del piso difícil; para Klear, el violento, el de las arremetidas; para Ferrea, "el capo montana"; para Fenoglio, que tiene una cana por cada problema de su auto, y la cabeza gris... grás clar... Bravo, sí, bravo. Pero una polvareda no hace verano y el Gran Premio se llamó Rogelio Scaramella... La diferencia fue demasiado notoria para no crear incertidumbre; y eso, incertidumbre de lo actual, con más sensación de vacío para el futuro, es el resultado ingrato de una categoría muy grata.

La alegría de los uruguayos...

... fue digna de verse y compartirse. La forma de correr del binomio "Lepro-Olmedo" a lo largo de cinco etapas hizo de valla de contención para la emotividad de sus compatriotas. Todos sabíamos lo que tenían en mente. Era lo lógico. Lo que debía hacer. Pero el núcleo que corría con él, aunque nunca se hubiera subido al Alfa, rufía más que piloto y copiloto. Un toque de angustia, al final de la quinta etapa, vino a complicar las cosas. El tren trasero había sufrido mucho en el último tramo.

Como siempre, la cordialidad y el notable espíritu de colaboración del equipo de Industrias Kaiser Argentina puso las cosas en su orden y el tren trasero en su sitio. Bien sujeto. "Lepro" cuidó en el primer tramo, sinuoso, hasta llegar a Alta Gracia. Hizo lo mismo en el de tierra, dura, desapareja, matadora. Llegó el pavimento y, con él, lo que tenía que suceder. El premio al cálculo, a la constancia, a la continuidad motora.

El avance fue arrollador. Sus auxilios, perdidos allá, en el camino, bebían casi extasiados las informaciones que minuto a minuto transmitían las organizaciones radiales. Se produjo lo esperado. Con el triunfo de Uruguay, la explosión de entusiasmo. Pero léase ahora cuidadosamente: el entusiasmo fue compartido. El auxilio donde la palabra URUGUAY vestía de legítimo orgullo la camioneta, hizo sonar rítmicamente su bocina. Como un eco, le respondió cuanto vehículo estaba o se encontró a su alcance. La alegría era compartida. Brazos en alto, ojos emocionados y el rítmico sonar de una bocina traducían, en la media tarde campera, lo que a cientos de kilómetros querían apresar los reporteros gráficos, los camarógrafos de televisión, los cronistas de los diarios.

Don nombres con historia...

... aunque sean distintas, aunque no admitan comparaciones, son dos historias y dos nombres. Pedro Sancha debió renunciar a su anual compromiso con el Gran Premio gracias —dadas de muy mala gana— a un rúleman... burlando que no debió serlo. Andrés, su hermano, cumplió el compromiso de la familia Sancha. El Gran Premio y la categoría mayor quedaron en casa. "Perico" hizo de todo: auxilio, mecánico y director de equipo. Además, instructor de ruta. Lo vimos y, lo que es más asistimos a la lección. Andrés, además de buen piloto, es buen pupilo. Hablando de pupilos... llega el otro nombre y la otra historia. Llamarle Fango fue llegar a ser un problema. Justificado. No sabemos si a "Cacho" le pesa el enorme peso del apellido. Pero, si le pesa, seguro que la carga cae en el pie derecho.

A veces, no es fácil ver un Gran Premio. Los resultados fríos, positivos, nublan un poco la visión y dejan en la penumbra actuaciones parciales que merecen la primera plana. "Cacho" Fango, en verita veritatis, logró la primera plana —aunque la misma no se concrete



Lo miraba un poco con pena, y luego un poco con rabia. El acompañante recibía "directives". A los pocos minutos Lavayén preguntó en tono airado: "¿Dónde habrá un service Isart?". A la distancia, campo y vaca.



Zanini, con el 226, es uno de aquellos que tuvo la fortuna de arribar a Arrecifes. De dar la vuelta. Integra la comunidad de los "particulares", de aquellos que cuando se inscriben saben que su chance es prácticamente inexistente.



La técnica fue sencilla. Andar despacio. Como turistas. Última que en algún momento obligaron a andar despacio a quien quería andar ligero. Llegaron a Arrecifes. Es mérito suficiente para ellos y para quien representaban. Entre ellos tampoco anduvieron bien: fulano denunció a Mengano.

nunca— con lo realizado en la tercera, cuarta y sexta etapas de este Gran Premio. Además, y esto tiene tanta importancia como lo otro, posee aquellas condiciones que complementan, necesariamente, a los que juegan en primera división... ¡Buen ojo, Don Horacio!!...

Los nombres sin historia...

... son muchos. Llegaremos a ellos a medida que las posibilidades lo permitan. No nos olvidaremos, porque conforma nuestro espíritu el buscar donde no hay fama, donde no hay nombre, pero sí calidad... Hablaremos de ellos, y los presentaremos a ustedes, porque frente a la montaña, a la cornisa, al guadal, al ripio se han presentado solos.

El quintuple ganador...

... sonríe. Gastón Perkins se está transformando en leyenda, y su leyenda quiebra aquello de la suerte, la suerte y la suerte...

Pese a ello, nos repite... —Se puede prever casi todo, pero para terminar



El culpable, el pistón del cilindro N° 2 de Enrique Vivo, cedid al extraordinario esfuerzo. La diferencia entre el Saab 96 S. y Gastón Perkins era mucha. El sacrificio que se le exigía al dos tiempo, demoliado.



un Gran Premio hace falta suerte, mucha suerte. Para ganarlo, algo más. Esto lo agregamos nosotros. ¿La seguimos?... Hasta la semana que viene.

"LA QUE TODOS COMPUTAN" Clasificación general extraoficial

CL.	N°	CORREDOR	MARCA	TIEMPO
1°	630	Santamarina	Peugeot 404	354:29'49"
2°	648	Olmedo	Peugeot 404	358:57' 6"
3°	429	"Lepro"	Giulia 67A	363:37'59"
4°	632	Migliore	Peugeot 404	374:43'37"
5°	524	Manglia	Fiat 1500 C	374:29'49"
6°	448	Marín	Fiat 1500 C	374:32'37"
7°	584	I. Martín	Fiat 1500 C	374:51' 5"
8°	508	"S. Sombra"	Fiat 1500 C	384:15'56"
9°	310	Perkins	Gordini 1093	384:85'37"
10°	486	Pascualini	Fiat 1500	384:39'10"
11°	708	Sancha	Chevrolet 404	394:32'16"
12°	495	Stessel	Volkswag. 1500	394:36'31"
13°	284	González	Gordini 1093	394:46'40"
14°	520	Saccomani	Fiat 1500	394:53'11"
15°	512	Losada	Peugeot 403	394:57'20"

Los protagonistas...



EL VIRTUOSO COMISARIO

Nuestro comentarista Miguel Angel Barrau trata de obtener ciertos informes confidenciales de Alberto Asad, comisario deportivo en Catamarca. Este lo mira, con desconfianza y "no larga prenda". Asad, el más joven de los comisarios deportivos de la CDA, es famoso por su rectitud e inflexibilidad en el cumplimiento de los reglamentos, y por la reserva con que guarda los secretos que le son confiados.



"EL FIN JUSTIFICA LOS MEDIOS"

Nuestros fotógrafos se ven obligados, a veces, a recurrir a medios de transporte que están un tanto reñidos con el deporte automotor. No obstante, cualquier medio es bueno cuando se trata de obtener una fotografía para nuestros lectores. Pedimos disculpas en nombre del cameraman por lo "deportivo" de su atuendo, pero traten de imaginar la temperatura que impera, en un día de sol, en medio de las montañas de San Juan, y sabrán disculpar su indumentaria.



PROPAGANDA Y SEÑALIZACIÓN

AUTOMUNDO estuvo presente en cada una de las alternativas del IX Gran Premio de Turismo Mejorado. Sus carteles, además de señalar su presencia en las rutas, sirvieron para indicar a los corredores la posición de las curvas más peligrosas del trazado.



DEL FÚTBOL AL TM

Los viejos "hinchas" de Racing encontrarán una cara conocida en esta fotografía. No se equivocan: es Stagnaro, el ex centromedio del seleccionado argentino, quien también militó en las filas del Roma de Italia. Solo una cosa tienen en común el automovilismo y el fútbol: ambos son deportes. Es por esta razón que para un deportista nato como Stagnaro el cambio no ha sido tan notable. En su carácter de funcionario del ACA, tuvo a su cargo, junto con Boffo, la tarea de controlar la entrada en el parque cerrado de Catamarca y el sellado de motores.



LA RADIO Y EL TM

El equipo móvil de Radio Libertad es uno de los grupos más conocidos en las competencias automovilísticas. Ni siquiera el accidente que sufrieron fue capaz de detenerlos en su labor informativa. En la ilustración vemos a Pérez Trigaz y a Cañete Blasco acompañados por tres colaboradores, disfrutando de un merecido descanso al finalizar la tercera etapa.

LA AYUDA ANÓNIMA

Seguramente, los auxilios de "Klear" no lieban en su camioneta una puerta de repuesto. ¿Quién habrá facilitado este elemento, indispensable para seguir en carrera? Esta es una de las preguntas sin respuesta del Gran Premio. Corredores, mecánicos y público en general hacen de esta competencia una reunión de camaradería, en la que todos participan, en la que todos se sienten parte de la fiesta, todos los que de una manera u otra también fueron protagonistas.



LA TRISTEZA DE UN ADIÓS

Durante el sellado de los autos, Osvaldo Mantega nos confesó: "Este será mi último Gran Premio". En esa ocasión le deseamos que su adiós a las competencias automovilísticas fuera acompañado por un éxito reluciente. La suerte no lo quiso así y una avería insignificante lo obligó a abandonar la competencia, en la que tantas esperanzas había cifrado. Al reflexionar sobre su poca fortuna, nos preguntamos: ¿Será realmente su adiós definitivo?

RESULTADOS DE LAS 2 ÚLTIMAS ETAPAS

5° TUCUMÁN - LA FALDA - 652 km.
6° LA FALDA - BS. AIRES - 762 km.

5ª CATEGORÍA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12 Scaramella - De Carlo	58' 52" 22	109,775
2°	18 Petrabissi - Isard 700	58' 12" 1	105,151
3°	6 Ferras - De Carlo	58' 12" 5	105,652
4°	129 Ratto - NSU S.	58' 34" 5	99,063
5°	104 O'Connor - Isard 700	58' 46' 55"	96,131
6°	14 Pérez - Isard 700	58' 47' 47"	95,932
7°	4 Silva - Isard 700	58' 41" 3	91,295
8°	52 "Cardo" - De Carlo	58' 26' 21"	87,642
9°	88 Lavayén - Isard 700	58' 37' 10"	85,571
10°	26 Maggi - De Carlo	58' 47' 47"	83,750
11°	134 Morganti - De Carlo	58' 50' 10"	83,750
12°	123 Faneli - NSU S.	58' 4' 23"	
13°	120 "Pécora" - De Carlo	58' 5' 25"	
14°	8 Marcellino - Isard 700	58' 7' 44"	
15°	162 Cópola - Isard 700	58' 12' 29"	
16°	132 Rodríguez - Isard 700	58' 12' 29"	
17°	58 Vittorino - NSU P.	58' 16' 20"	
18°	176 Paoloni - Isard 700	58' 21" 6"	
19°	10 Moscuén - De Carlo	58' 53' 38"	

CATEGORÍA "B"

1°	273 Vivo - Saab 96 Sport	58' 15" 1	124,183
2°	310 Perkins - Renault 1093	58' 22' 52"	121,550
3°	27 De Oza - Saab 96 Sport	58' 31' 24"	118,040
4°	276 Cárnera - A.U. 1000 S.	58' 38' 6"	115,705
5°	284 González - Renault 1093	58' 39' 23"	115,260
6°	212 Visintini - A.U. 1000 S.	58' 46' 52"	112,780
7°	226 Zanni - Renault 1093	58' 12'	108,600
8°	242 Calceagno - A.U. 1000 S.	58' 53"	108,400
9°	245 Flores - Apolla III	58' 4' 56"	107,130
10°	267 Pérez - H. Gas "S" 1004	58' 6' 1"	106,880
11°	304 Bolongini - A.U. 1000 S.	58' 8' 28"	
12°	240 "Santiago" - A.U. 1000 S.	58' 9' 18"	
13°	296 Castellani - A.U. 1000 S.	58' 22' 18"	
14°	232 "El L. Puntano" - R. Gor.	58' 45' 50"	
15°	312 Varela - A.U. 1000 S.	58' 46' 35"	
16°	324 Malpazzi - A.U. 1000 S.	58' 57' 6"	
17°	302 Alonso - Renault 1093	58' 57' 17"	
18°	214 Berrutti - Fiat 600 E	58' 19' 40"	
19°	206 Pelayo - A.U. 1000 S.	58' 23' 54"	
20°	290 Naves - A.U. 1000 S.	58' 23' 54"	
21°	286 "Cacho" - Renault 1093	58' 7' 15"	

CATEGORÍA "C"

1°	568 "P. Zanetti" - Fiat 1500	48' 54' 40"	132,760
2°	490 Boyadjan - Fiat 1500	48' 56' 26"	131,968
3°	12 "L. Onmedo" - Giulia GTA	48' 56' 31"	131,968
4°	448 Marín - Fiat 1500	48' 58' 18"	131,140
5°	524 Maneglia - Fiat 1500	48' 59' 49"	130,470
6°	476 Franco - Fiat 1500	58' 1' 32"	129,730
7°	486 Pascualini - Fiat 1500	58' 2' 32"	129,300
8°	584 Martín - Fiat 1500	58' 5' 23"	126,640
9°	415 "P. Blosa" - Cooper "S"	58' 13' 45"	124,880
10°	508 "S. Sombra" - Fiat 1500	58' 17' 18"	123,290
11°	406 Galluzzi - Fiat 1500	58' 19' 27"	
12°	410 Garciá - Fiat 1500	58' 23' 43"	
13°	495 Stessel - Volkswagen	58' 30' 19"	
14°	446 Reyes - Isard 1204	58' 30' 38"	
15°	438 Ranno - Fiat 1500	58' 31' 53"	
16°	522 Treachi - Fiat 1500	58' 35' 46"	
17°	432 Graziosi - Magnette III	58' 38' 41"	
18°	512 Losada - Peugeot 404	58' 39' 27"	
19°	560 Corno - Fiat 1500	58' 41' 56"	
20°	574 Caselli - Fiat 1500	58' 42' 18"	
21°	540 Estebánez - Isard 1204	58' 43' 6"	
22°	418 Dominguez - Peugeot 404	58' 43' 41"	
23°	520 Saccomano - Fiat 1500	58' 44' 34"	
24°	544 Soler - Fiat 1500	58' 46"	
25°	450 "L. Martinez" - Fiat 1500	58' 46' 13"	
26°	443 Capasso - A. R. Giulia	58' 57' 53"	
27°	464 Bruni - Magnette III	58' 11' 33"	
28°	467 Lostalé - Cooper "S"	58' 19' 9"	
29°	542 Evangelista - Fiat 1500	58' 21' 40"	
30°	480 Carretero - Fiat 1500	58' 34' 3"	

CATEGORÍA "D"

1°	648 Otamendi - Peugeot 404	48' 58' 35"	135,558
2°	630 Santamarina - Peugeot 404	48' 56' 16"	132,040
3°	632 Migliore - Peugeot 404	48' 57' 21"	131,560
4°	608 Lagos - Peugeot 404	48' 56' 47"	119,710
5°	636 Lorenzutti - Peugeot 404	48' 53' 55"	113,740

CATEGORÍA "E"

1°	708 Sancha - Chev. 400	58' 14' 10"	124,519
2°	706 "Vila-Lionetti" - Val. III	58' 27' 30"	119,450
3°	712 Griego - Chev. Super	58' 57' 59"	109,270
4°	716 Pilagatto - F. Falcon	68' 27' 30"	100,950
5°	714 Galeano - Chev. 400	78' 52' 42"	82,750

6ª CATEGORÍA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12 Scaramella - De Carlo	68' 19' 19"	120,626
2°	52 "Cardo" - De Carlo	68' 21' 57"	119,790
3°	120 "Pécora" - De Carlo	68' 21' 57"	119,790
4°	18 Petrabissi - Isard 700	70' 10' 18"	105,250
5°	14 Pérez - Isard 700	70' 14' 09"	106,204
6°	104 O'Connor - Isard 700	71' 11' 46"	105,970
7°	129 Ratto - NSU S.	71' 19' 40"	104,066
8°	162 Cópola - Isard 700	78' 14' 5"	92,600
9°	8 Marcellino - Isard 700	78' 19' 25"	91,610
10°	10 Moscuén - De Carlo	88' 38' 4"	88,120
11°	58 Vittorino - NSU P.	88' 45' 8"	87,300
12°	134 Morganti - De Carlo	98' 13"	82,740

CATEGORÍA "B"

1°	286 "Cacho" - Renault 1093	58' 44' 6"	132,967
2°	251 De Oza - Saab 96 Sport	58' 51' 52"	130,630
3°	310 Perkins - Renault 1093	58' 55' 9"	128,830
4°	242 Calceagno - A.U. 1000 S.	58' 59' 41"	127,210
5°	267 Pérez - H. Gas "S" 1004	58' 59' 41"	126,890
6°	284 González - Renault 1093	68' 1' 14"	126,660
7°	245 Flores - Apolla III	68' 6' 3"	124,990
8°	276 Cárnera - A.U. 1000 S.	68' 6' 22"	124,920
9°	212 Visintini - A.U. 1000 S.	68' 6' 22"	124,920
10°	304 Bolongini - A.U. 1000 S.	68' 27' 36"	118,040
11°	240 "Santiago" - A.U. 1000 S.	68' 30' 9"	117,270
12°	324 Malpazzi - A.U. 1000 S.	68' 32' 31"	116,570
13°	290 Naves - A.U. 1000 S.	68' 44' 21"	113,150
14°	226 Zanni - Renault 1093	68' 55' 50"	110,030
15°	312 Ratto - A.U. 1000 S.	68' 55' 50"	110,030
16°	312 "El L. Puntano" - R. Gor.	71' 20' 15"	105,040
17°	206 Pelayo - A.U. 1000 S.	71' 27' 20"	102,280
18°	302 Alonso - Renault 1093	71' 52' 56"	96,760
19°	214 Berrutti - Fiat 600 E	71' 56' 54"	95,940

CATEGORÍA "C"

1°	429 "L. Onmedo" - Giulia GTA	58' 55' 53"	154,640
2°	524 Maneglia - Fiat 1500	58' 51' 18"	146,880
3°	584 Martín - Fiat 1500	58' 24' 35"	140,880
4°	508 "S. Sombra" - Fiat 1500	58' 24' 46"	140,880
5°	522 Treachi - Fiat 1500	58' 37' 7"	135,720
6°	410 Garciá - Fiat 1500	58' 40' 22"	134,420
7°	486 Pascualini - Fiat 1500	58' 43' 41"	133,130
8°	495 Stessel - Volkswagen	58' 43' 41"	133,130
9°	446 Reyes - Isard 1204	58' 52'	129,980
10°	512 Losada - Peugeot 404	58' 55' 11"	128,820
11°	560 Corno - Fiat 1500	58' 55' 44"	128,610
12°	520 Saccomano - Fiat 1500	68' 1' 43"	126,480
13°	448 Marín - Fiat 1500	68' 5' 37"	125,140
14°	574 Caselli - Fiat 1500	68' 7' 28"	124,510
15°	540 Estebánez - Isard 1204	68' 8' 43"	124,090
16°	544 Soler - Fiat 1500	68' 15' 51"	123,310
17°	464 Bruni - Magnette III	68' 15' 35"	123,820
18°	542 Evangelista - Fiat 1500	68' 16' 13"	121,610
19°	438 Ranno - Fiat 1500	68' 52' 34"	119,900
20°	467 Lostalé - Cooper "S"	71' 5' 20"	107,570
21°	443 Capasso - A. R. Giulia	71' 9' 25"	106,553
22°	450 "L. Martinez" - Fiat 1500	71' 47' 27"	97,900

CATEGORÍA "D"

1°	630 Santamarina - Peugeot 404	58' 24' 25"	141,041
2°	648 Otamendi - Peugeot 404	58' 24' 55"	140,822
3°	608 Lagos - Peugeot 404	58' 47' 47"	131,564
4°	636 Lorenzutti - Peugeot 404	68' 3' 16"	125,955
5°	632 Migliore - Peugeot 404	68' 39' 43"	114,668

CATEGORÍA "E"

1°	714 Galeano - Chev. 400	58' 46' 53"	131,904
2°	706 "Vila-Lionetti" - Val. III	58' 49' 12"	131,028
3°	708 Sancha - Chev. 400	58' 54' 37"	129,020
4°	716 Pilagatto - F. Falcon	48' 12' 18"	105,250
5°	712 Griego - Chev. Super	71' 7' 28"	107,030

GENERAL PROGRESIVA

5ª CATEGORÍA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12 Scaramella - De Carlo	35h 55' 15"	96,721
2°	18 Petrabissi - Isard 700	36h 55' 55"	89,200
3°	52 "Cardo" - De Carlo	40h 5' 18"	86,630
4°	120 "Pécora" - De Carlo	40h 56' 28"	84,800
5°	104 O'Connor - Isard 700	41h 7' 2"	84,000
6°	14 Pérez - Isard 700	41h 29' 37"	83,700
7°	6 Ferras - De Carlo	41h 45' 51"	83,100

CATEGORÍA "B"

1°	310 Perkins - Renault 1093	32h 13' 48"	107,797
2°	273 Vivo - Saab 96 Sport	33h 15' 22"	104,400
3°	284 González - Renault 1093	33h 45' 28"	102,900
4°	312 Visintini - A.U. 1000 S.	34h 15' 20"	101,600
5°	276 Cárnera - A.U. 1000 S.	35h 32' 30"	97,700
6°	296 Castellani - A.U. 1000 S.	35h 53' 48"	96,700
7°	251 "T. de Oza" - Saab 96 S.	36h 8' 25"	96,100

6ª CATEGORÍA "C"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	490 Boyadjan - Fiat 1500	31h 26' 55"	110,475
2°	448 Marín - Fiat 1500	31h 27' 27"	110,470
3°	429 "L. Onmedo" - Giulia GTA	31h 39' 11"	110,470
4°	476 Franco - Fiat 1500	31h 58' 24"	108,605
5°	524 Maneglia - Fiat 1500 C	32h 19' 31"	107,500
6°	584 Martín - Fiat 1500 C	32h 28' 36"	107,012
7°	508 "S. Sombra" - Fiat 1500	32h 37' 10"	106,500

CATEGORÍA "D"

1°	630 Santamarina - Peugeot 404	29h 56' 24"	116,042
2°	632 Migliore - Peugeot 404	30h 24' 54"	114,229
3°	648 Otamendi - Peugeot 404	30h 32' 11"	113,713
4°	608 Lagos - Peugeot 404	30h 42' 59"	114,200
5°	636 Lorenzutti - Peugeot 404	37h 50' 3"	91,804

CATEGORÍA "E"

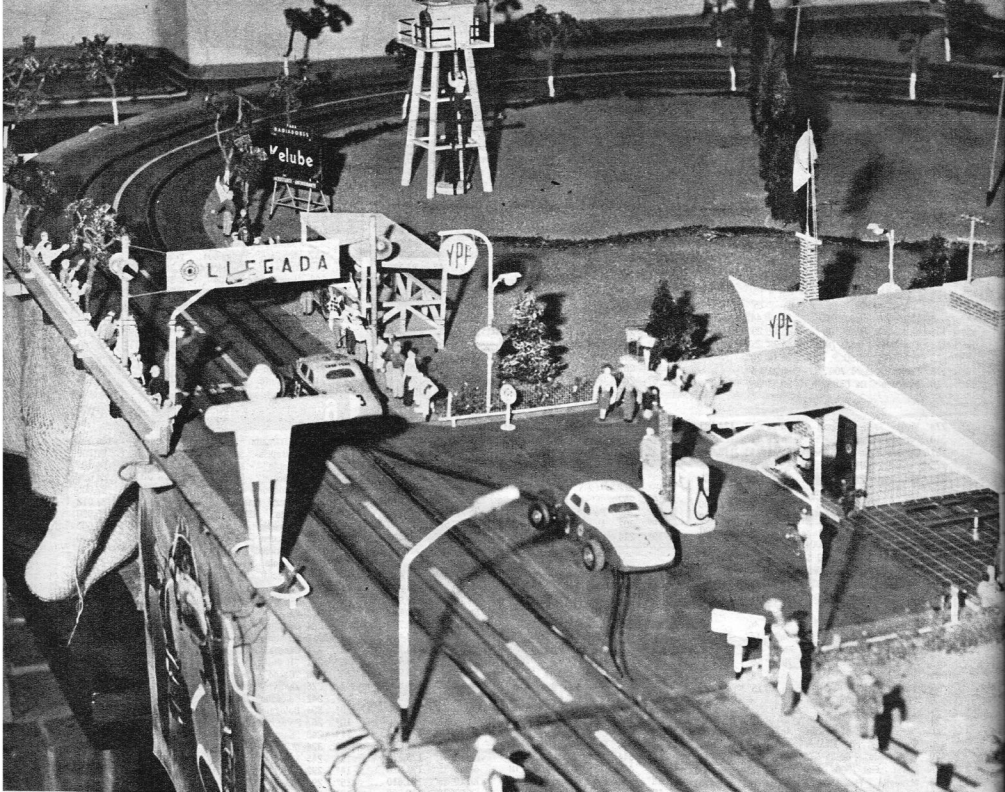
1°	708 Sancha - Chevrolet 400	33h 37' 37"	103,317
2°	706 "Vila-Lionetti" - Val. III	33h 39' 11"	100,200
3°	712 Griego - Chev. Super	35h 53' 13"	96,800
4°	714 Galeano - Chev. 400	46h 15' 16"	86,200
5°	716 Pilagatto - Ford Falcon	41h 38' 56"	83,400

6ª CATEGORÍA "A"

1°	12 Scaramella - De Carlo	42h 14' 34"	100,298
2°	18 Petrabissi - Isard 700	46h 6' 33"	91,800
3°	52 "Cardo" - De Carlo	46h 28' 15"	91,100
4°	120 "Pécora" - De Carlo	47h 36' 52"	88,900
5°	104 O'Connor - Isard 700	48h 49' 28"	87,100
6°	14 Pérez - Isard 700	48h 49' 28"	87,100
7°	129 Ratto - NSU S.	49h 17' 57"	85,900
8°	8 Marcellino - Isard 700	53h 10' 50"	79,600
9°	10 Moscuén - De Carlo	57h 7' 46"	74,100
10°	58 Vittorino - NSU P.	57h 39' 20"	73,400
11°	162 Cópola - Isard 700	58h 20'	73,016
12°	134 Morganti - De Carlo	59h 7' 22"	71,600

CATEGORÍA "B"

CATEGORIA "B"			
1°	310 Perkins - Renault 1093	38h 5' 71"	111
2°	284 González - Renault 1093	39h 46' 40"	106,500
3°	212 Visintini - A.U. 1000 S.	41h 19' 10"	102,500
4°	276 Cárnera - A.U. 1000 S.	41h 38' 46"	101,700
5°	251 "T. de Oza" - Saab 96 S.	42h 17' 18"	100,800
6°	286 "Cacho" - Renault 1093	42h 54' 33"	98,700
7°	226 Zanni - Renault 1093	43h 14' 35"	97,900
8°	242 Calgagno - A.U. 1000 S.	43h 52' 46"	95,500
9°	204 Bolongini - A.U. 1000 S.	44h 32' 35"	93,500
10°	267 Pérez - H. Glas "S" 1004	45h 2' 45"	94
11°	240 "Santiago" - A.U. 1000 S.	45h 27' 45"	
12°	324 Malpizzi - A.U. 1000 S.	45h 35' 15"	
13°	245 Flores - Appia 3	45h 35' 15"	
14°	232 U. Pizzarello - R. Gor.	46h 53' 43"	
15°	290 Naves - A.U.	47h 25' 18"	
16°	206 Pelayo - A.U.	47h 49' 31"	
17°	312 Varré - A.U. 1000 S.	48h 54' 58"	
18°	302 - Renault 1093	49h 53' 15"	
19°	214 Baretto - Fiat 600 S.	50h 46' 51"	



RÉCORD EN TC... 286

LA PASIÓN Y LA PACIENCIA • UNA OBRA DE ARTE EN LAS "REPLICAS" • EL TC PUEDE, TAMBIÉN, LLEGAR A INVADIR LOS HOGARES • EL CIRCUITO "JUAN GALVEZ" ACAPARA LA ATENCIÓN DE LOS ENTENDIDOS • ¡A COMPLETAR... DE NOCHE Y EN CASA...

Cuando nos llegó la noticia no fue fácil creerla. La pasión por el automovilismo deportivo y, en especial, por el Turismo Carretera, la sabemos fuerte y difundida. De allí a creer que existía en el país quien hubiera dedicado 2 años de su tiempo y no poco esfuerzo a construir en escala, autos de la categoría y escenario en el cual hacerlos competir, era otra cosa.

Pero, a la prueba debimos remitirnos cuando nuestro corresponsal verificó el dato. La noticia era exacta y el tema bien vale el espacio y el comentario.

Luis Fernando Puig...

...es el autor de esta pequeña maravilla que en nada tiene que envidiar a aquellas que, productos ya de una industria especializada, nos llegan de allende los mares.

Podría suponerse quizá que aspectos profesionales hubieran vinculado al señor Puig con la temática de su obra. Pudo ser relojero, modelista, mecánico o vinculado en una forma u otra a alguno de los resortes que la industria automotriz cordobesa puso en movimiento. Ni una cosa, ni la otra. **Luis Fernando Puig** es empleado de la Secretaría de Estado de Agricul-

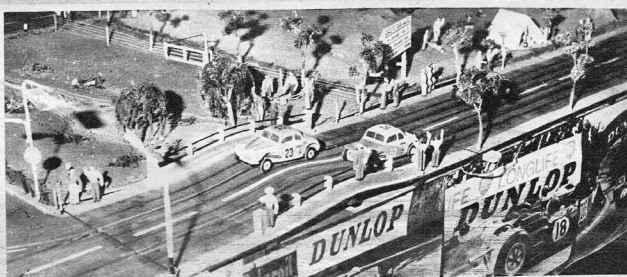
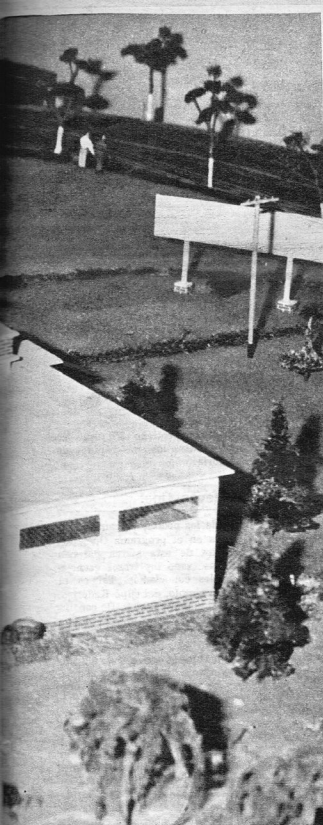
tura y Ganadería de la Nación y dibujante... pero de la cátedra de Medicina Legal de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Córdoba.

La paciencia...

...ha sido, juntamente con el ingenio, el medio puesto en práctica. La pasión acogió el nervio motor. Circuito y autos constan de más de 400 piezas construidas a lo largo de dos años de horas de esparcimiento.

La carretera está construida en madera terciada, en tramos de 50 cm y ocupa una superficie de 4 m por 1,80, siendo los rieles de alambre de cobre, uno por el centro como polo negativo y dos por ambos costados como polo positivo, a fin de que dos autos puedan correr por la misma vía y ser controlados indistintamente.

Los autos fueron modelados originalmente en plastilina —en rigurosa escala— y luego de obtenidos los moldes de yeso, realizadas sus carrocerías en resina poliéster. Los chasis, de hojalata, tienen asombrosa similitud con aquellos normalmente en uso. Ruedas, ejes y suspensiones han sido resueltos mediante retenes de motores de motocicletas, ejes de rayos de bici-

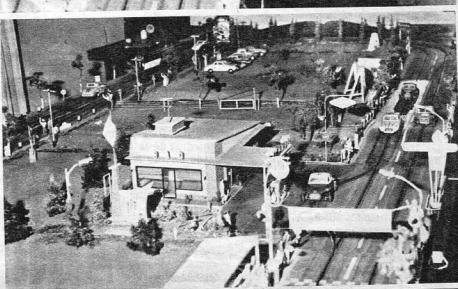
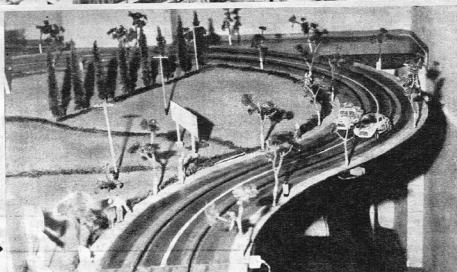


El "lomo de burro" se encuentra perfectamente logrado y requiere suma habilidad de los pilotos-controleros para mantener el pequeño bolido en la línea de carrera.

Hay que saber doblar y doblar fuerte. Los competidores logran, realmente, obtener ventajas en los tramos sinuosos del circuito.

Abastecimiento para el puntoneo. El lote avanza rápido por el centro de la pista cumpliendo un nuevo circuito. Los pilotos-controleros se entusiasman y como en la realidad... llega "la pista".

Los espectadores bordean la pista. El ACA destaca su permanente presencia, que es el mínimo de ruta en nuestro país. El conjunto es eminentemente divertido y tanto... que en equipos importados llegados a nuestro país se dieron cita nombres muy famosos de nuestro automovilismo deportivo. Las "trenzadas" eran brasileñas y el alba llegó, a veces, mucho antes que la bandera a cuadros.



km/h. !!! en Córdoba... en escala

cletas y resortes de cuerdas de relojes, respectivamente.

Los motores son japoneses, marca Mabuchi, rebobinados para trabajar con 6 voltios, los que se obtienen mediante un transformador.

El escenario es todo lo completo que las lógicas dimensiones de una vivienda familiar permiten. Por cierto que comprende cruces, pasos a niveles, lomos de burro, curvas de distinta graduación y una estación de servicio.

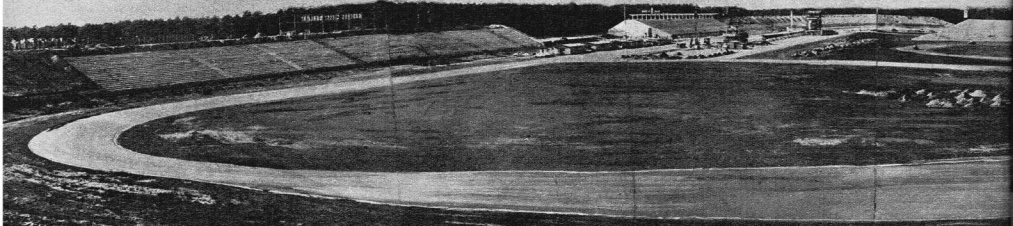
Los materiales son lo más variados que la imaginación pueda buscar... la estación de servicio es de cartón, la antena de TV de alfileres, los tarros de aceite de agujas de tejer, láminas de cobre dieron forma al compresor de aire, cargador de baterías y equipo de engrase, tanques de bolígrafos, lamparitas de tableros de autos, tanques de lapiceras, madera, tela, palitos de globos, fósforos de madera, alambre, aserrín, cola, ramas naturales y esponja vegetal. Pintura y anilina. Paciencia y mucha paciencia.

El resultado a la vista

Y... como decimos en AUTOMUNDO, "a la hora de la verdad" los modelos desarrollaron, en escala, la fabulosa cifra de ¡dieciocho ochenta y seis kilómetros por hora!
¡Cuidado, ases del TCI si la envidia fuera tiña...



Mientras el N° 15 busca "la cuerda interna", en abastecimiento esperan turno "ruteros" y "pisteros" de las clásicas marcas en nuestro TC. Las formas inconfundibles de Ford y Chevrolet se distinguen nitidamente en los modelos.



Los nuevos automóviles alemanes

Durante el reciente salón de Francfort, el Motor Presse Club invitó a los representantes de la prensa especializada extranjera a realizar una prueba de las más recientes creaciones de la industria automotriz alemana en el nuevo circuito de Hockenheim, que se encuentra a unos cien kilómetros al sur de Francfort y está considerado entre los más hermosos del mundo. Su pista se extiende a lo largo de unos 10 kilómetros, sobre la ribera del Odenwald (la ozonización del aire procura un rendimiento excepcionalmente bueno a los motores), y en línea recta y curva muy rápida, la que se prolonga en una especie de "carrusel", donde se han ubicado, dentro de un marco artificial formado por tribunas capaces de alojar 100.000 espectadores sentados, los boxes de reabastecimiento y una serie de curvas menos veloces pero muy peligrosas. Desde el punto de vista del espectáculo, los organizadores de las competiciones automovilísticas deberían buscar inspiración, para sus escenarios, en los del teatro de la Grecia antigua.

Fue en este circuito, aún en construcción, que tuvimos oportunidad de tomar contacto previamente (una

vuelta por auto) con las principales novedades expuestas en el salón de Francfort. Las impresiones que recibimos no nos permiten establecer juicios definitivos —un circuito cerrado y en estado impecable no se presta para conocer en tan poco tiempo un automóvil de turismo—, pero nos autorizan a establecer un interesante confrontación entre los distintos modelos analizados en un banco de prueba común.

El nuevo Audi 1.700

La mayor sorpresa en Hockenheim provino de la Auto Union, que con su nuevo Audi propulsado por un motor puesto a punto en los establecimientos de la Daimler Benz, ha realizado uno de los más seductores "tracción delantera" de la categoría media. Silencioso y notablemente dócil para su relación de compresión muy elevada (11,2:1), el Audi 1.700 llama la atención por su temperamento fuera de lo común. Aun en un circuito veloz, en el que no se presentan los inconvenientes de la circulación normal, el Audi hizo gala de una notable vivacidad. A esta se suma una excelente estabilidad y una

trayectoria perfecta que no se ve afectada por variaciones de la cula motor en las curvas. Desde el punto de vista estético, el Audi presenta una terminación muy cuidada y un habitáculo a la vez racional y confortable.

NSU 1.000 TT

Mientras que con su nuevo modelo 110 de entreje más largo, la NSU se inició en la clase de las cilindradas medias, buscando una mayor comodidad y confort del habitáculo, el tipo "1.000 TT" fue creado, por el contrario, para exaltar las características deportivas del Prinz 1.000. Con su pequeño motor llevado a 1.100 cc y capaz de desarrollar 55 HP, el NSU 1.000 TT se transformó en una nerviosa máquina deportiva. Llanitas de mayor diámetro, provistas de neumáticos de carcasa radial, llevarán su tenida a niveles de gran seguridad. Aun por debajo de su régimen de potencia máxima, el motor se muestra lleno de recursos. La caja de velocidades es precisa y en extremo rápida, mientras que los buenos frenos de disco delanteros completan, muy armoniosamente, las atractivas carac-

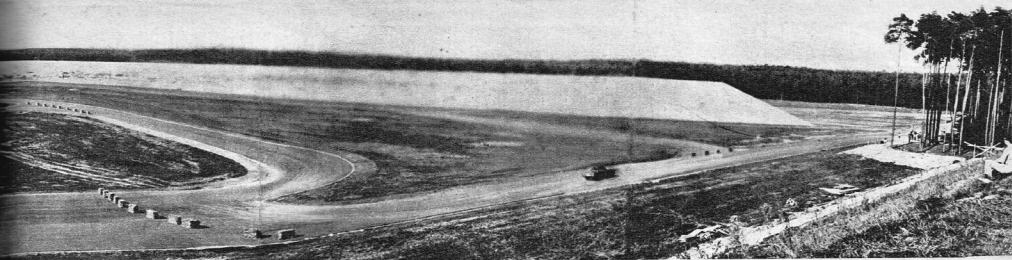
terísticas del pequeño TT, que se encuentra entre los más rápidos de su categoría.

Los nuevos Opel

A pesar de los profundos cambios introducidos en el programa Opel, los automóviles de esta marca parecen haber conservado los trazos esenciales que los conocíamos. Tal es el caso, por ejemplo, del cupé Kadett S, que dispone ahora de 55 HP con un motor de 1.078 cc, pero que no ha perdido su temperamento apacible de confortable limousine. El auto se distingue por una generosa distribución de potencia en los regímenes bajos. Todos sus comandos son suaves y precisos, y la palanca de cambios, situada en el piso, es de indiscutible perfección. Algunos de ellos están propulsados por un motor enteramente nuevo, los 1.700 y los 1.900, y si bien asombran por su brío a bajos regímenes, no ocurre lo mismo cuando se sobrepasa, aunque sea poco, el de potencia máxima. La tenida, por su parte, no parece haber sido cultivada a la par de las características mecánicas. Un equilibrio sensiblemente mejor se observa en el nuevo Admi-



Auto Union AUDI 1.700.



DE HOCKENHEIM

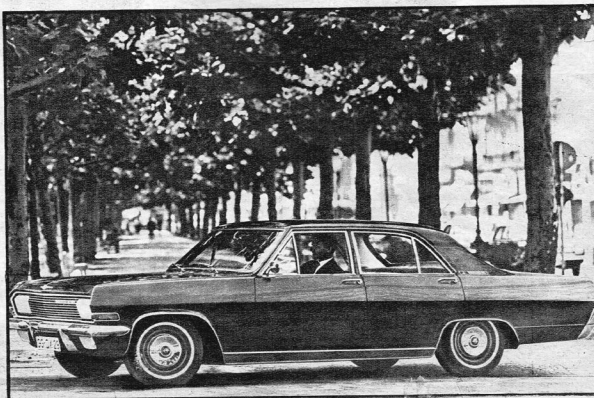
ral de 6 cilindros, que goza de la suavidad de funcionamiento de un motor con una potencia que está de acuerdo con esta moderna creación. La envergadura de este modelo y su terminación interior denotan claramente la influencia estadounidense, pero, a pesar de su gran tamaño, el Admiral se mantiene seguro y dócil.

El BMW 2.000 CS

Apenas nos instalamos a bordo de un nuevo cupé BMW 2.000 CS, sentimos la impresión de encontrarnos al volante de una máquina de categoría, en la que el placer de la conducción fue cultivado paralelamente a la lujosa terminación interior. El tablero se realizó en madera, con un gran espacio vacío delante del acompañante, y los instrumentos circulares resultan un regalo para la vista por la fácil lectura que permite su perfecta ubicación. Los asientos son profundos, muelles y están recubiertos por cuero legítimo, mientras que la disposición de todos los mandos (a excepción de los botones de los levántavidrios eléctricos de las ventanillas laterales, que se encuentran en la parte delantera de la consola ubicada entre los dos asientos), revelan la experiencia de un constructor que conoce las exigencias de una máquina de altas performances. Cuando el auto fue presentado, durante el pasado mes de junio, lo definimos como "un GT bien concebido", expresión que concreta las cualidades del BMW 2.000 CS. Su motor de 120 HP, alimentado por dos carburadores dobles, no revela en absoluto el temperamento por su sonido, y a velocidad de crucero se mantiene tan suave y silencioso como un seis cilindros. A pesar de ello, cuando se aprieta el acelerador, la aguja del cuentarrevoluciones sube como una flecha hasta las 6.000 rpm. En la recta de Hockenheim y en la curva rápida, la máquina alcanzó con una increíble energía su velocidad máxima (cerca de 185 km/h), y si bien a esta velocidad el auto se "hamaca" un poco sobre las suspensiones (tributo inevitable que hay que pagar a cambio de su excelente confort), la conducción, si- cando perfectamente controlable. También en las curvas el BMW muestra un comportamiento notable, y sólo doblando a velocidades muy altas revela una leve tendencia sobreviviente. Una sola crítica: los asientos traseros, aunque muy anchos, no resultan cómodos para viajes largos por su escasa profundidad.



NSU
1.000 TT.



Opel
Admiral.

EN EL CIRCUITO

Probamos los Glas

Dentro de la línea Glas, el cupé GT equipado con el motor 1.700 ofrece una realización mucho más agradable que el 1.300 GT. Con sus 15 HP suplementarios, el auto es ahora capaz de performances realmente considerables. Su comportamiento es por demás satisfactorio, especialmente si se tiene en cuenta la simplicidad de las soluciones técnicas utilizadas, como, por ejemplo, el puente rígido de su suspensión trasera. En una máquina de este tipo, hubiéramos preferido una caja con relaciones más cercanas entre sí. La posición del volante no es todo lo racional que podía esperarse de la colaboración de un estilista italiano.

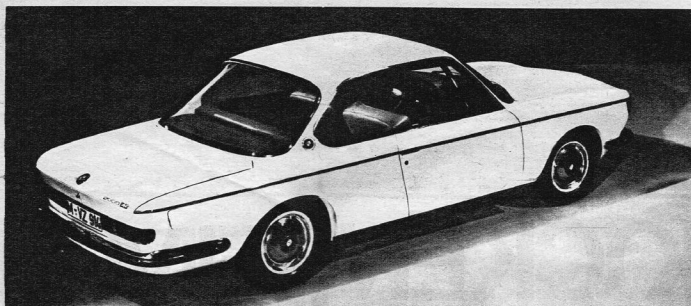
Otro punto digno de mención en los Glas es la nueva transmisión automática, con caja Getrag convencional con selector electrónico, que fue montada en la berlina 1.700. Además de su simplicidad y de sus ventajas de orden técnico, esta transmisión es de un funcionamiento extremadamente suave y, conduciendo normalmente, la selección de las marchas se realiza tan rápido como con el comando manual de la caja. Esta solución, adoptada por la Glas, merece ser imitada.

Los nuevos Mercedes

Por su incomparable categoría, los Mercedes merecen un capítulo aparte dentro de la industria automotriz alemana. En efecto, por sus carrocerías lujosas y bien estudiadas, sus motores muy cultivados y sus excepcionales cualidades ru-teras, los Mercedes se cuentan entre ese reducido número de máquinas que dejan la impresión de una construcción seria y plenamente equilibrada. Esta impresión se acentúa al analizar la racional evolución de los modelos de la prestigiosa marca alemana y la gama completa de los modelos actuales de Untertürkheim.

En los cuatro cilindros, el hecho de haber provisto a los cigüeñales de cinco bancadas, hizo a los motores mucho más "dulces": el andar del "200" recuerda, por su suavidad de marcha, a un seis cilindros, mientras que el 200 diésel nos hace olvidar que la alimentación se realiza con aceite pesado, tan pronto como lo sacamos del régimen de regulación. Entre los nuevos seis cilindros, la berlina 230, que está equipada con el motor que pertenecía al 220 pero con 2 mm más de diámetro de cilindros, ofrece las performances más interesantes dentro de la gama de los "pequeños" Mercedes. ¡Hasta los 150 km/h, el auto es tan ágil como el nuevo 250 SE! Este último se cuenta, junto con el 300 SE, entre los "rueters" más perfectos del momento. Sumada a la potencia de sus motores, estos automóviles causan una profunda impresión por lo extraordinario de su tenida, que se ha mejorado aún más con respecto al modelo anterior, gracias a la adopción de nuevos neumáticos de bajo perfil y de elementos oleoneumáticos Boge-Hydromat, que mantienen constante el nivel de la carrocería, aumentando el confort de marcha.

ETIENNE CORNILL



**BMW
2.000 CS.**



**Mercedes
300 SE.**

**Glas
1.700.**



**Mercedes
250 SE.**

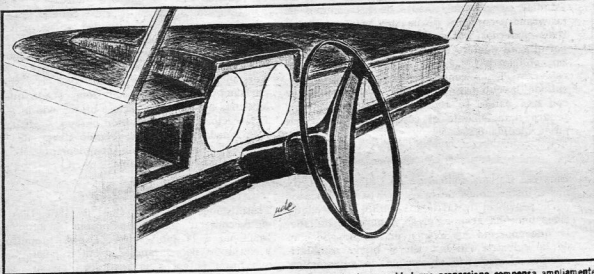


Aspectos técnicos de la seguridad del auto

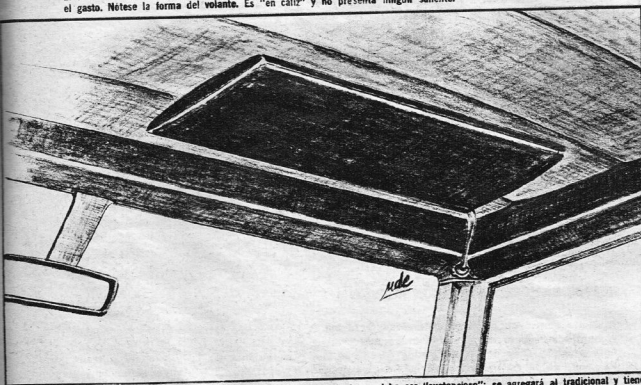
EL TABLERO TAPIZADO

Cuando el choque es inevitable, la seguridad del habitáculo es la que protege a los pasajeros: el tapizado del tablero de instrumentos y del techo, y el "cinturón" pueden salvar muchas vidas.

Un requisito indispensable del auto seguro (como hemos dicho ya muchas veces en el curso de estas notas) es el habitáculo indeformable. Pero eso no basta. Es necesario también que el resto de la estructura (parte delantera y trasera) pueda deformarse hasta un cierto punto. Daremos, entonces, las características de la carrocería que hemos llamado "con estructura y rigidez diferenciada". El porqué de esas características está claro. El habitáculo requiere rigidez porque los pasajeros no deben correr el riesgo de verse presos de las deformaciones de la estructura. Por el contrario, la parte delantera y la trasera deben ser deformables, para reducir la desaceleración y, por lo tanto, las fuerzas de inercia.



El tablero de instrumentos debe estar tapizado tanto arriba como abajo. La seguridad que proporciona compensa ampliamente el gasto. Nótese la forma del volante. Es "en cáliz" y no presenta ningún saliente.



El tapizado del techo, correspondiente a las cimbras delanteras, debe ser "sustancioso", se agregará al tradicional y tiene una doble función: actúa como elemento amortiguador y reparte el choque en una mayor superficie. La visera contra el sol, cuando está bien tapizada, cumple una función análoga y constituye un elemento de seguridad.

Tablero de instrumentos y volante

La cantidad de las fuerzas de inercia sigue siendo, a pesar de los avances en este sentido, bastante grande. Es suficiente en la mayoría de los casos para producir lesiones graves, a veces mortales, a los pasajeros, producto de su choque contra las paredes interiores del habitáculo. Veamos cuáles son los sectores críticos contra los que se golpea con mayor frecuencia.

El primero de ellos es el tablero de instrumentos. Al producirse el choque frontal, los ocupantes del auto son proyectados contra el tablero. Las lesiones más frecuentes son en la cabeza, las piernas

y el tórax. Estas lesiones suelen ir acompañadas, muy a menudo, de fractura, y se producen cuando el conductor o los pasajeros dan con la cabeza contra el parabrisas o contra la parte superior del tablero de instrumentos. Para limitar los daños se recurre a ciertas mejoras. El parabrisas debe ceder bajo el impacto y, por lo tanto, saltar de su encaje. El tablero deberá estar revestido, en la parte superior, de un tapizado blando y, además, carecer de salientes para que la fuerza del golpe se reparta en la mayor superficie posible.

Las lesiones del tórax, con rotura eventual de las costillas o el esternón, son sufridas generalmente por el conductor. Se producen al chocar contra el volante. También en este caso se adoptan soluciones particulares. Una de ellas es el volante "en cáliz", revestido, en su parte superior, por un tapizado adecuado, y de forma tal que presente la máxima superficie de impacto, para limitar, como en el caso precedente, las presiones sobre el cuerpo.

Las lesiones en las piernas, acompañadas muchas veces de fracturas que interesan, en ocasiones, los huesos de la pelvis, son consecuencia del golpe con la parte inferior del tablero. En este caso, la solución es también una adecuada amortiguación provista por las especiales características del tapizado.

Las cimbras

Otra parte del habitáculo contra la que son proyectados muy a menudo los pasajeros, es el techo. Tal impacto produce gravísimas lesiones en la cabeza, agravadas por la presencia de elementos constructivos muy importantes, las cimbras. Se afirma que éstas son imprescindibles para los fines de la seguridad, porque limitando la deformación del pabellón evitan el hundimiento del techo. Claro que, para realizar eficazmente su cometido, se encuentran en la posición más peligrosa. Por otra parte, para poder resistir los esfuerzos previstos, las cimbras tienen detalles de forma y rigidez, que agravan su latente peligrosidad. Ya hemos dicho, hablando del tablero, que cualquier punta o saliente es peligroso y que conviene aumentar la superficie del impacto. Para poder comprender con más facilidad la razón de esa afirmación, basta recordar, por ejemplo, lo que se hace con un cuchillo. En efecto, cuando queremos que un cuchillo corte bien, lo afilamos. Eso significa que reducimos, al mínimo posible, la superficie de contacto. Sabemos que, con el mismo esfuerzo de nuestra parte, todo objeto cede más fácilmente, cuanto menor sea la superficie de contacto con la que se ejerce la correspondiente presión. Todo eso tiene su explicación física. En efecto, la fuerza que empleamos se repartirá por la superficie de contacto entre el cuchillo y el objeto a cortar. Y cuanto mayor sea esa superficie, tanto menor será la fuerza que se aplica por cada milímetro cuadrado, y tanto más nos costará el cortarlo. Queda explicada de ese modo la peligrosidad de los salientes y el porqué conviene disponer siempre de la mayor superficie de impacto posible.

M. DEL CARMINE

¡AUTÉNTICA FORMACIÓN INTEGRAL...!

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA
ESTUDIANTEL SUPERIOR

¡FÁCIL! ¡AMENA! ¡COMPLETA!

¡Siempre actual! ¡Sintetiza todos los conocimientos! Y, además..., ofrece un curso de inglés con clave fonética en discos de alta fidelidad.

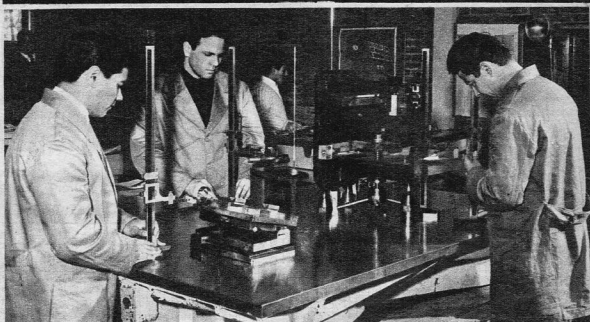
El mundo del saber llega a su hogar en cómodas entregas.

Todos los jueves en todo el país. \$45

¡Y ES DE CODEX!



automundo



Sector del gabinete para control de calibres, dispositivos y herramienta de precisión. El incremento de la producción de IKA se efectúa, paralelamente, con la aplicación progresiva de controles de calidad, garantizando la máxima seguridad para el uso de los rodados.

Neumáticos. La Compañía Neumáticos Goodyear SA, ha lanzado a la venta la cubierta "colectivo", fabricada especialmente para ser usada en este tipo de transporte de pasajeros. Los técnicos de la empresa mencionada la concibieron luego de estudiar las particularidades de los caminos de las grandes ciudades de nuestro país. Los colectivos modernos, por su gran potencia y pique, y por el gran número de frenadas que deben realizar, obligan a las cubiertas a soportar grandes esfuerzos. Estas consideraciones dieron por resultado la cubierta "colectivo". Se la construye con una banda de rodamiento extragruasa que reduce notablemente el costo por kilómetro, y en la medida 8,25-20.

• • •

Empresa italiana radicarse en Chile. Los terrenos e instalaciones de la ex CORFIAT, ubicados en la provincia de O'Higgins, Chile, serán adquiridos por una gran empresa automotriz italiana, lo que concreta un avance en la consolidación de la industria chilena. En el nuevo establecimiento se efectuará el armado de automóviles.

• • •

la producción nacional de partes y, especialmente, la fabricación de equipos eléctricos para vehículos motorizados. Los trabajos necesarios para llevar adelante la iniciativa serán puestos en práctica una vez que sea dictada la ley que aún tiene en estudio el gobierno chileno. Esta ley de promoción de esa actividad en el país vecino, pretende conciliar los intereses de las empresas establecidas en Arica con las que en el futuro quieran instalarse en el resto de Chile. Versiones autorizadas indican que comisiones parlamentarias chilenas han comprobado que la industria automotriz atraviesa un período incierto. Este sector de la producción chilena —afirma la mencionada fuente— ha logrado llevar adelante beneficiosos acuerdos de complementación con sus similares de Argentina.

Transmisiones y ejes. A fines de 1963, IKA decidió conferir personería propia y autonomía funcional a la fabricación de ejes propulsores y conjuntos de engranajes de diferencial, tareas que hasta entonces se realizaban en su propia



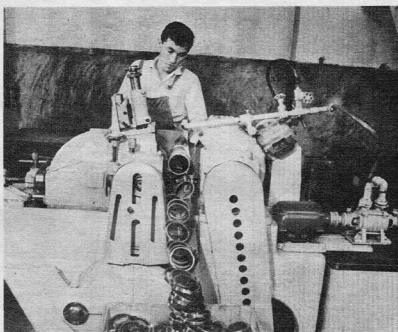
NUEVOS RADIOCOMUNICADORES INDIVIDUALES

Recientemente, anunció la Webster Manufacturing la introducción al mercado de dos nuevos radio- comunicadores para uso individual: son los "550" y "565". El "565" (en la foto, a la derecha) de bajo precio y fácil de instalar, mide 4 x 16 x 20 cm, pesa no más de 1 kg y opera a transistores. El "550" (a la izquierda), incluye además de los detalles técnicos del "565", mayor potencia y elementos de alto nivel técnico. Mayores detalles los suministra Ad. Auriema, Inc. 85 Broad Street, New York, New York 10004; Ad. Auriema-Europa, S.A. 172A Rue Brogniez, Brussels 7, Bélgica; Auriema-Europa, S.A., Fleiner Strasse 17, 71-Hellbronn, Alemania Oeste; Auriema-Francia, S.A.R.L., 243 bis Blvd. Perrière, Paris 17, Francia; Ad. Auriema Ltd., 125 Gungersbury, Londres, W3, Inglaterra. y Ad. Auriema, Inc. Via Ferdinando di Savoia 2, Milán, Italia.

EN LA INDUSTRIA

CADA DOS SEGUNDOS UN RETÉN

La convención de distribuidores de Retenes TH, incluyó la inauguración del nuevo laboratorio y planta piloto de la calle Necochea 3436, de San Justo. Fue otra oportunidad en la que se comprobó nuevamente el crecimiento y la importancia de la industria automotriz en nuestro país, la que ha alcanzado niveles insospechados. La producción en serie de toda clase de retenes para esta industria y para otras similares es prueba de ello. La foto muestra a un operario manipulando una rectificadora, integrante de una serie de estas máquinas, instalada en la fábrica de Retenes TH de la firma Salvador Todaro y Hno. SAIC. Este rápido proceso de fabricación permite obtener un retén cada dos segundos.



planta. Esta medida fue determinada por la expansión de la producción, consecuencia de acuerdos de vastos alcances para proveer de tal tipo de piezas a las firmas Fèvre y Basset, General Motors, Studebaker, Ford Motor y Siam Di Tella. Como parte del proyecto se adquirió una nueva planta en las afueras de Córdoba, en el camino a San Carlos. La sociedad giraría bajo el nombre de Transax, primera empresa en el país productora de ejes propulsores para automóviles y utilitarios livianos. Los ejes son producidos bajo licencia de Dana Corporation. Doce mil ejes y diferenciales por mes, y una facturación, que en abril de 1965 ha excedido los 200 millones de pesos mensuales, indican lo positivo de la decisión de IKA.

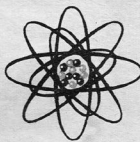
Motores de combustión interna. Con vistas a la Reunión Sectorial de la industria de motores de combustión interna, CIFARA (Cámara Industrial de Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines), ha emitido un comunicado en el que declara que se opone formalmente a que dentro del marco de la ALALC se efectúe cualquier acuerdo de complementación que involucre al sector industrial que representa. La entidad mencionada afirma que "los resultados de la Reunión Sectorial de los Fabricantes de motores a combustión interna, desvirtuarán lo expresado por funcionarios de la ALALC, en el sentido de que en su transcurso no se iban a considerar productos vinculados con la industria automotriz". Por otra parte aclara que "los motores a combustión interna y sus partes, son productos involucrados fundamentalmente en la industria automotriz y por tal razón deben ser negociados dentro del marco de las recomendaciones emanadas de la Reunión Sectorial de la Industria Automotriz".

Motores en "V". Los nuevos motores Cummins en "V" de 6 y 8 cilindros, algunos de los cuales son fabricados por la Krupp de Alemania, están siendo exhibidos en la Exposición de Automotores de Francfort. En los mismos "stands" la Krupp presenta 36 vehículos provistos de motores diseñados por Cummins, mientras que diez vehículos adicionales construidos todos por la Krupp, con motores similares, son exhibidos en los pabellones de otras empresas. La Guy Motors Limited exhibe cuatro modelos en todos los cuales se utilizan

motores diésel Cummins V6 o V8. La muestra de la Guy consiste en camiones de 8 ruedas con mezcladora de hormigón accionada por motor Cummins V6-200, otro camión de 6 ruedas con un motor V8-235 diésel, y dos camiones de cuatro ruedas con motores Cummins V6-200.

Ventas. Fuentes dignas de crédito han dado origen a una versión que expresa que el interior del país podría retornar a su anterior posición de principal mercado de automotores si se repite la abundancia de cosechas y si los altos precios del ganado continúan incrementando los recursos económicos de las zonas campesinas. Se supone, además, que la ausencia de inversiones productivas y el sostenimiento de la expectación inflacionaria suma estímulos a la adquisición de automotores, con lo que los altos volúmenes de venta aumentarían en los meses venideros.

ADEFA. El doctor Jorge Richard Zorraquín ha hecho pública recientemente su opinión respecto a la posible complementación de la industria automotriz dentro de la zona de la ALALC. De acuerdo con esto, afirma que "en la reciente Reunión Sectorial de la Industria Automotriz, que tuvo lugar en Montevideo entre el 9 y el 13 de agosto ppdo., la delegación argentina —de la industria terminal— integrada por representantes de ADEFA, CAFSA y DINFINA, insistió en la necesidad de contar con un acuerdo de complementación industrial por entender que es la mejor arma para encauzar la integración y desarrollo de la industria automotriz en la zona de la ALALC, sobre bases realistas, orgánicas, armónicas y de equilibrio. La delegación argentina declaró en Montevideo que este acuerdo permitirá obtener productos técnicamente eficientes y económicamente accesibles, mediante la utilización de las industrias existentes y la creación de otros grupos industrial-económicos en los países en vías de desarrollo. Ello, de paso, implica la defensa más enérgica de los legítimos intereses de las industrias ya establecidas en la zona de la ALALC. Tenemos —aseguró— la más absoluta certeza de que el proyecto de acuerdo de complementación argentino-chileno-uruguayo, posibilitará el desarrollo de la industria automotriz en la 'zona' y es a la vez adecuado a la complejidad de tal industria".



EN TODAS LAS TÉCNICAS tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

En una década más, ciencia y técnica multiplicarán ilimitadamente las posibilidades humanas. ¡Capacítase para enfrentar ese asombroso mundo del futuro! ¡Lea TECNIRAMA! ¡Primera enciclopedia política! ¡Responde con exactitud al espíritu investigador de nuestro tiempo...!

¡COMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

\$ 45 OTRO EXITO DE EDITORIAL CODEN S. A.



UN RALLY DE LARGO ALIENTO

LOS RALLIES están cobrando auge en nuestro país desde hace ya algún tiempo. A pesar de ello, este tipo de pruebas no ha logrado aún la popularidad que goza en Europa, donde el Rally de Montecarlo, por ejemplo, constituye uno de los eventos deportivos más importantes del calendario deportivo.

El Club Argentino de Regularidad, entidad que desde hace ya varios años viene promocionando estas competencias, ha organizado para los primeros días del próximo mes de noviembre el Rally de las 48 Horas. Como su nombre lo indica, la duración de la competencia será de dos días con sus respectivas noches, durante los cuales se recorrerá el trazado Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca, San Antonio de la Paz, Deán Funes, Jesús María, La Falda, Carlos Paz, Mina Clavero, Copiá, Pampa de Achala, Villa Dolores, Río Cuarto, Buenos Aires. Las autoridades de la competencia son Mario Carranza y Horacio Beltrán, quienes ya han llevado a cabo la medición de la ruta.

En el programa se incluyen tres tramos de velocidad libre en montaña (Cuesta de San Javier, Tucumán; Cuesta del Totoral, Catamarca y Cuesta de Copiá, Córdoba) y uno de promedio impuesto, que se correrá de noche en la Cuesta de Portezuelo, Catamarca.

Durante las 48 horas que durará la competencia, no habrá neutralizaciones, excepto antes de las mencionadas pruebas especiales en montaña, cuando se detendrá la marcha, durante media hora, para permitir a los participantes realizar una revisión de frenos, dirección y caja.

Las inscripciones de los equipos (tres personas por máquina) se reciben en la sede de la entidad organizadora, calle Alberti 338, Capital Federal. La utilización de cascos protectores y de cinturones de seguridad es obligatoria para todos los integrantes del equipo.



RINCÓN DE



En el salón Internacional de la Técnica, celebrado recientemente en Turín, la Fiat ilustró en su stand el moderno sistema de transporte interno utilizado en la fábrica de Mirafiori. Para demostrar el funcionamiento de sus líneas de montaje automáticas, se utilizaron modernísimas técnicas audiovisuales. En la ilustración se puede apreciar un detalle del sistema de transporte de los cascos de las carrocerías.

En la Exposición del Automóvil de París, la Ford británica anunció que ha firmado un importante acuerdo con la Lotus Car Ltd. y con la Cosworth Engineering para estudiar el diseño y realización de nuevos motores para coches de carrera de Fórmulas 1 y 2. La primera parte del programa, cuyo presupuesto asciende a 100.000 libras esterlinas, abarcará el diseño y la construcción de un motor para coches de Fórmula 2 para la temporada de 1966. En caso de obtener resultados satisfactorios, una unidad motriz para coches de F1, Grand Prix, será producida para 1967. La venta y el servicio de todas las unidades que se producirán, según ese programa, serán efectuados por la firma Cosworth. Si bien los motores de Fórmula 2 serán puestos a disposición de todos los equipos de carrera, sin distinción de marcas, el objetivo principal del proyecto es proveer de un nuevo motor Grand Prix a la Lotus Car Ltd.

Ya se han construido más de 600 unidades del motor diésel británico "Napier Deltic" de dos tiempos y de alta velocidad. Los motores "Napier Deltic" son instalados en lanchas patrulleras rápidas y en barbinas, pero recientemente se anunció que se encuentra en construcción la autobomba más poderosa del mundo, que será utilizada por el servicio de bomberos de la ciudad de Nueva York, y estará propulsada por una unidad de este tipo.

"Hipnosis del conductor" es la nueva expresión acuñada por los expertos estadounidenses en seguridad para definir el peligro que la excesiva comodidad de los modernos automóviles puede ocasionar. De acuerdo con sus declaraciones, el confort tiende a retardar los reflejos del piloto y a producir un estado de somnolencia que resulta sumamente peligroso en los viajes largos.

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

7 de noviembre - Nueve de Julio Automóvil Club - Nueve de Julio - Carretera (TM).

7 de noviembre - Avellaneda Automóvil Club - Avellaneda - Carretera (TC).

TC = Turismo de Carrera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

6 de noviembre - ZA - Nueve Horas de Kyalami.

Pruebas de regularidad

1-4 de noviembre - Italia - Jolly Hotel.

7-8 de noviembre - Francia - Vuelta de Córcega.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeo Internacional de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montañas
CEP = Campeonato de Europa de Paises
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmánia (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóvil Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

El valor de la vida humana, la responsabilidad moral de los conductores, los aspectos psicológicos, educativos y religiosos del comportamiento al volante, fueron los temas discutidos, recientemente, durante los Diálogos Internacionales para la Moralización del Uso de las Rutas que se celebró en Roma por iniciativa del Automóvil Club Italiano.

Bulgaria producirá automóviles gracias a un acuerdo de colaboración firmado hace poco con la Unión Soviética para el periodo 1966-70. La construcción de las dos grandes fábricas previstas se iniciará en 1967 y se completará en 1968. A partir de esa fecha, el primer establecimiento comenzará a producir 15.000 camiones por año, cifra que se duplicará para 1970. El segundo establecimiento se dedicará a la producción de automóviles "Moskvitch".

La firma PLAVINIL ARGENTINA S. A. patrocina, en el Gran Premio de T.M., a los corredores Pedro Osvaldo Chini, Carlos F. Lostaló, Carlos A. Balbés, Nasif Estéfano, Mario R. Litardo, Guillermo J. Gainza Paz, Grey Rock y Ricardo Boschi, que integran el equipo PLAVINEX.

General Motors Argentina entregó quince tapas de cilindros al Sr. Froilán González. Estas unidades serán modificadas en los talleres del conocido ex corredor, para ser utilizadas en máquinas de Turismo de Carretera.

Según un artículo publicado por Pierre Fissou en el "Figaro Littéraire", sólo

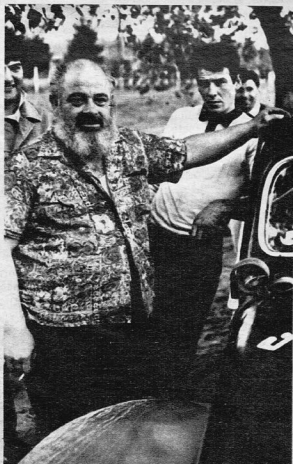
una veintena de personas en toda Francia son capaces de repetir la hazaña del piloto Vuillemin, que lo llevó a través de los 600 km que separan París de Ginebra en apenas seis horas. El trayecto, que pasaba por varios centros urbanos, fue recorrido manteniendo casi constantemente una velocidad de 120 km/h y, sólo al atravesar ciudades, se redujo la velocidad a 90 km/h. A raíz de este artículo, la revista "Le Cycliste" acaba de publicar el siguiente comentario: "La única pena es que los 9.999.980 restantes de los diez millones de automovilistas franceses, creen pertenecer a los veinte que pueden imitar a Vuillemin". Al terminar de leer este comentario nos preguntamos, ¿no es esto bastante similar a lo que ocurre entre nosotros con los afectados por la "neurosis del Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado"?

De no haber mediado las largas huelgas que afectaron a la industria automotriz británica, en el curso del año, en el próximo Salón de Londres se habría presentado un nuevo modelo de Jaguar. La casa inglesa anunció, recientemente, que el nuevo modelo será lanzado más adelante y que, en ocasión del Salón de Londres, se limitará a extender a toda su línea la caja de velocidades de cuatro relaciones sincronizadas que hasta el presente estaba reservada al Mk 10 y a los Types E y S.

El pasado viernes 29 de octubre, contrajo matrimonio el volante uruguayo Diego Fernández Alcázar con la señorita Graciela Sbarbaro Antuña. Como se recordará, el conocido piloto integró junto con Néstor Salerno la pareja ganadora de las "500 Millas de la Ciudad de Buenos Aires" de 1964.

Luis Villa es una de las más pintorescas y simpáticas figuras de las competencias de Turismo de Carretera. Su auto, un "convencional" de clásicas líneas, nos sorprendió en Junín por su cola modernizada. Al preguntarle las razones que lo impulsaron a reformarlo, respondió: "Nos chocaron de atrás y aprovechamos para reformarle la cola. Con un poco de suerte nos damos la pila de frente y terminamos de modernizarlo."

Esperamos que el volante de Moreno llegue a tener un auto estilizado sin consecuencias para su integridad física.



RADIO ARGENTINA

MUSICA DE ACTUALIDAD

UNA VENTANA AL EXITO

Lunes a Viernes: 15 horas
Animación: Antonio Barros

LA PLATA EN EL AIRE

Lunes a Viernes: 12.30 horas
Sábados: 21 horas
Animación: Juan Carlos Ravasso

EL PROGRAMA DE MARTHA Y SILVIO

Martes y Jueves: 14 horas
Animadores: Martha Moreno
Silvio Soldán
con Daniel Durán

PROGRAMAS EN LA AVANZADA DE LA RADIOFONIA ARGENTINA



CAPTURA RECOMENDADA PARA EL EQUIPO "LOTUS"



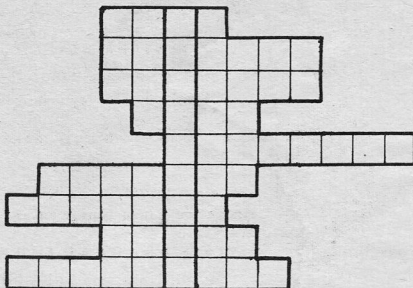
La temporada 1965 ha sido pródiga en triunfos para el team Lotus... y también lo fue en conflictos con la policía. Como todos recordarán, durante el Gran Premio de Holanda, Colin Chapman fue encarcelado por desobedecer las órdenes del personal policial encargado de mantener al público alejado de la pista. En Monza, fue Jim Clark quien, desobedeciendo luego de su abandono, desconoció la orden de un policía de abandonar los boxes. El representante de la ley, dando rienda suelta a su fogoso espíritu italiano, se abalanzó sobre el campeón del mundo, decidido a arrestarlo. El veterano Nino Farina intercedió en favor del popular "escocés volador", y el policía, demostrando ser más comprensivo que sus colegas holandeses, aceptó las excusas del corredor. Mientras se desmorallaba el incidente, Colin Chapman se divertía presenciando las tribulaciones de su primer piloto y recordando su desagradable experiencia con la policía holandesa.

ENTRETENIMIENTOS TUERCAS

Creación de P y PP - Copyright AUTOMUNDO

MARCAS DE AUTOS

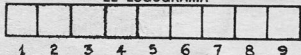
(Acróstico central)



Es éste un problemita sencillo que sirve para recordar algunas de las marcas de los autos que circulan por nuestras calles. Pronto habrá otros problemas con otras marcas, así el "pro-memoria" que nos hemos propuesto será más completo. Se trata (siempre poniendo una letra por cada

casilla) de llenar la columna vertical delimitada por líneas más gruesas con el título de una moderna revista de autos que se edita en Buenos Aires, y luego, con la guía de las letras escritas, llenar las casillas con los nombres de nueve marcas de autos. Haga la prueba. Es fácil.

EL LOGOGRAMA

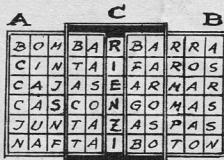


Tenemos este casillero de nueve casillas, las que serán llenadas resolviendo las siguientes definiciones, y

- a) 4 3 7 6: cortina o tela que cubre una cosa; trozo de tul o tela delgada que cubre la cabeza de la mujer.
- b) 5 3 9 6: desafío.
- c) 1 6 5 9 8: cantidad de tela necesaria para hacer un

poniendo en cada casilla la letra correspondiente e indicada por el número en la definición misma.

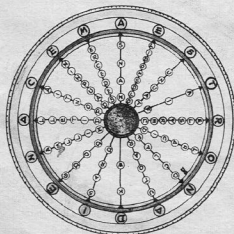
- d) 7 8 1 2 6: madre de río por donde corren las aguas; cama con colchones, sábanas, etc. para dormir.
- e) 7 8 1 2 3: se ordeña de la vaca o de la cabra.



Solución del número anterior

EL NOMBRE DEL VENCEDOR: RIENZI

LA RUEDA
Solución del problema del número anterior.



AUTOMUNDO Y LA LEY

EXAMEN PARA OBTENER LA LICENCIA DE CONDUCTOR

por: José María Gastaldi, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y Roberto Fonseca, abogado, asesor en materia de seguros.

CUMPLIDOS todos los trámites formales para la obtención de la licencia de conductor, el postulante deberá, como último requisito, aprobar el examen habilitante.

Para ello debe presentarse, el día y en el horario que la Dirección de Tránsito le señale, en el lugar donde ésta tiene instalada la pista de examen: Florencio Sánchez entre avenida Belgrano y Brasil (Costanera, Balneario Municipal). Debe concurrir con otra persona, con registro, que conduzca el automotor hasta la entrada de la pista, en donde un inspector municipal lo hará descender, quedando el vehículo a cargo de quien debe rendir el examen.

Es indispensable la presentación de la cédula de identidad y de la boleta que la Dirección de Tránsito otorga en la que se indica el nombre del interesado y la fecha y hora del examen. Además, quienes rinden para las categorías "profesional" y "carga" deben concurrir con un automotor de más de 1.200 kilogramos.

DIVERSOS TIPOS DE EXAMEN Este es distinto según sea la categoría de la licencia que se quiere lograr, si bien ciertos aspectos son comunes.

En primer lugar, todas las categorías —excepto "motos"— deben rendir la prueba de estacionamiento. Consiste en estacionar el rodado, en tres maniobras como máximo, entre "caballetes", los que son colocados a una distancia que excede en un metro aproximadamente el largo del automóvil empleado.

Aprobado el "estacionamiento", un inspector municipal asciende al rodado y hace circular, controlándolo, al postulante, quien debe hacer caminar el vehículo en sus diversas marchas por la pista. Al mismo tiempo, el inspector lo someterá al "examen razonado de ordenanzas". Consiste en preguntas relativas a las reglamentaciones que rigen la circulación en la vía pública (por ejemplo: forma de transitar en las calles; significado de las luces de los semáforos; uso de la bocina y de las luces; cruce de pasos a nivel; etc.). Para facilitar el conocimiento de tales normas, la Dirección de Tránsito suministra un folleto ilustrado



—"Manual de Tránsito"—, con las principales reglamentaciones, que se entrega al solicitante cuando realiza los trámites en aquella dependencia.

Hasta acá lo previsto para todas las categorías. Quienes requieren licencia "particular", "carga" o "moto", habrán terminado su examen con las pruebas precedentemente explicadas.

Para la categoría "profesional" (taxímetros, por ejemplo), se exige una prueba más: se efectúa un interrogatorio sobre ubicación de dependencias u oficinas públicas (Congreso Nacional, Casa de Gobierno, Palacio de Justicia, Ministerios, Municipalidad, etc.); ubicación de lugares de asistencia médica (Asistencia Pública, Hospitales); continuación de calles o avenidas (por ejemplo: continuación de la avenida Callao; debe responderse: Entre Ríos, Vélez Sarsfield); normas de tránsito; requisitos y dispositivos de seguridad de los vehículos; etc.

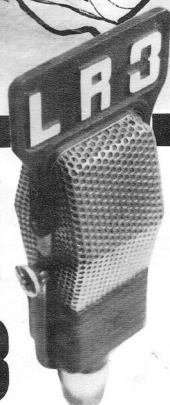
Con el fin de ilustrar, por vía de ejemplo, al postulante, en la Dirección de Tránsito se entrega una hoja con algunas de las preguntas que pueden formularse, y sus respuestas. Pero, como dice dicha hoja, el cuestionario que contiene es un "ejemplo" de preguntas a contestar, lo que quiere decir que —y en la práctica sucede— pueden preguntarse otras similares. Obtenida la aprobación en las diversas partes del examen, se perfora la boleta con la palabra "Aprobado", y sólo quedará al interesado retirar su carnet, pasados cinco días —en caso de "profesional" puede ser más— en la Dirección de Tránsito.

Si el postulante no aprueba —se perforará "reprobado"— o no se presenta al examen —salvo causa justificada, en cuyo caso podrá rendirlo al día siguiente—, tendrá nuevas oportunidades de hacerlo satisfactoriamente, dejando transcurrir cierto plazo. Podrá rendir, por segunda vez, con 8 días de intervalo; por tercera, con 16 días; por cuarta, con 24 días. Pero en cada caso debe volver a la Dirección de Tránsito y solicitar una nueva boleta de examen, sin recargo. Si resultara reprobado en esas cuatro oportunidades, tendrá que iniciar nuevo trámite.



En cualquier parte, dentro y
fuera del hogar, siempre Ra-
dio Belgrano con el mejor y
más completo programa para
todos.

LR3
RADIO BELGRANO



Cuál es
la medida
de un gran
whisky?



Unicamente el tiempo puede darla.
Tiempo que se mide y aprecia en
la inconfundible suavidad de los
grandes whiskies.

Como MAY CROSS.
*Legítima madurez garantizada por
escrito y en dos palabras:*

MAY CROSS.

WHISKY
May Cross
con alma de Escocés

Elaborado por: ORANDI Y MASSERA S.A.I.C. - Lavalle 1646 - Buenos Aires